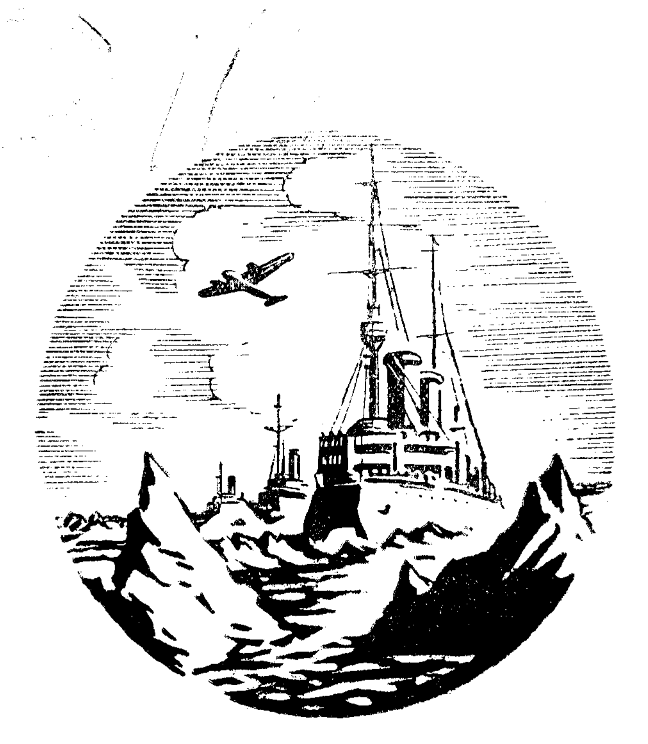
Советская Арктика

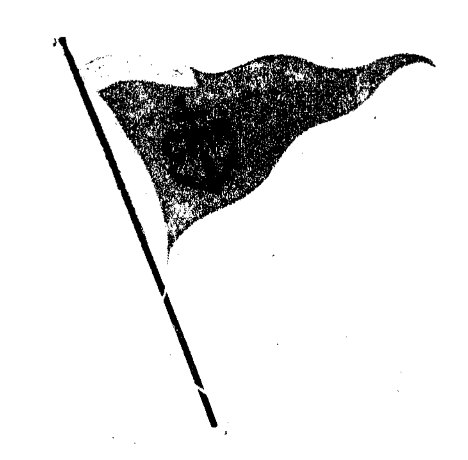


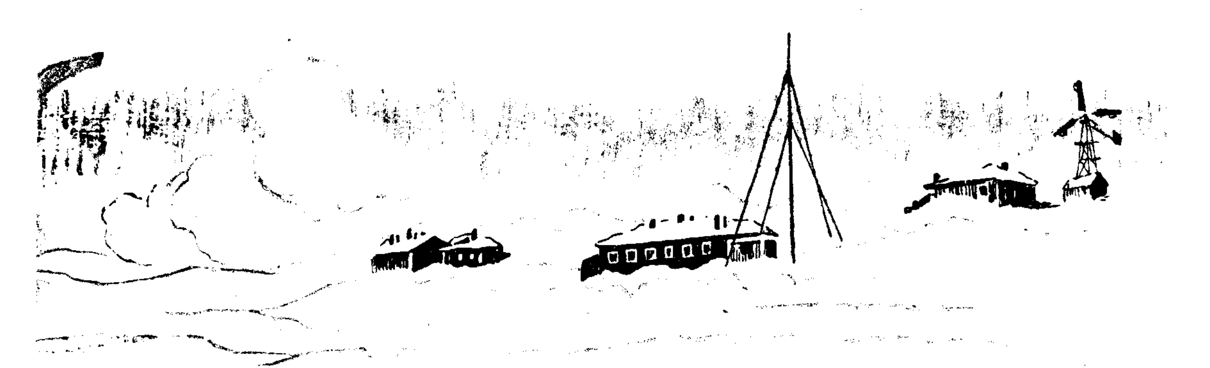
№ 12

ДЕКАБРЬ — 1939

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

Советская Арктика





ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ ПОЛИТИКО-ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ ГЛАВНОГО УПРАВЛЕНИЯ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ ПРИ СНК СССР И ПОЛИТУПРАВЛЕНИЯ ГЛАВСЕВМОРПУТИ

● *Издательство Главсевморпути* ●


И. Сталин

УКАЗ

ПРЕЗИДИУМА ВЕРХОВНОГО СОВЕТА СССР

О присвоении товарищу Иосифу Виссарионовичу Сталину звания ГЕРОЯ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО ТРУДА.

За исключительные заслуги в деле организации Большевистской партии, создания Советского государства, построения социалистического общества в СССР и укрепления дружбы между народами Советского Союза — присвоить товарищу Иосифу Виссарионовичу СТАЛИНУ, в день его шестидесятилетия, — звание ГЕРОЯ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО ТРУДА со вручением высшей награды СССР — ОРДЕНА ЛЕНИНА.

Председатель Президиума Верховного Совета СССР
М. КАЛИНИН.

Секретарь Президиума Верховного Совета СССР
А. ГОРКИН.

Москва, Кремль.
20 декабря 1939 г.

ВЕЛИКОМУ ПРОДОЛЖАТЕЛЮ ДЕЛА ЛЕНИНА — ТОВАРИЩУ СТАЛИНУ

Дорогой друг и боевой товарищ!

Центральный Комитет большевистской партии горячо приветствует тебя, друга Ленина и великого продолжателя его дела, вождя партии и советского народа — в день твоего шестидесятилетия.

Более сорока лет ты служишь делу пролетарской революции, делу рабочего класса и всего трудового народа. Ты был вернейшим соратником Ленина в его борьбе за партию, за диктатуру пролетариата. Вместе с Лениным многие годы ты строил и выковывал могучую большевистскую партию. Вместе с Лениным ты вел партию и рабочий класс на вооруженное восстание в Октябре 1917 года. Как ближайший помощник Ленина, ты непосредственно руководил всем делом подготовки Октябрьского восстания и успешным завоеванием власти рабочим классом.

В годы отечественной гражданской войны против иностранных захватчиков и буржуазно-помещичьей белогвардейщины ты, товарищ Сталин, под руководством Ленина был непосредственным вдохновителем и организатором побед Красной армии на всех фронтах, где решалась судьба революции.

После смерти Ленина партия большевиков под твоим мудрым руководством, преодолев огромные трудности на своем пути, привела нашу страну к победе социализма.

Презренные враги народа троцкисты, зиновьевцы, бухаринцы хотели отнять у рабочего класса, у советского народа веру в возможность победы социализма в нашей стране, неоднократно пытались подорвать партию изнутри, разбить единство большевистской партии, погубить советскую власть и социалистическую революцию. В упорной принципиальной борьбе с врагами социализма, врагами партии, под твоим руководством в борьбе за ленинизм сплотился Центральный Комитет и вся наша партия. Ты отстоял ленинскую теорию возможности победы социализма в одной стране, развил эту великую теорию дальше, вооружил ею партию и миллионные массы трудящихся Советского Союза — это обеспечило разоблачение и разгром врагов революции.

Под твоим руководством партия большевиков осуществила социалистическую индустриализацию страны, создала новые индустриальные очаги и районы, первоклассные заводы тяжелой и легкой индустрии, мощные заводы машиностроения, что обеспечило техническую реконструкцию всего народного хозяйства и вооружение новейшими средствами обороны СССР. Под твоим руководством партия совершила такой глубочайший революционный переворот в деревне, как сплошная коллективизация и ликвидация кулачества как класса, обеспечив на основе победы колхозного строя культурную и зажиточную жизнь многомиллионного крестьянства. Наша страна стала могучей индустриальной державой, страной крупного коллективного земледелия, страной победившего социализма.

На основе этих успехов идет быстрый подъем культуры народов Советского Союза. Создана советская интеллигенция, преданная Советской власти, делу социализма.

Партия и Советская власть под твоим руководством создали вооруженную первоклассной техникой могучую и непобедимую Красную Армию, являющуюся надежной защитой нашей родины от всех внешних врагов.

Рабочий класс в союзе с крестьянством, под руководством большевистской партии, уничтожил навсегда эксплуатацию человека человеком и утвердил новый, социалистический строй в СССР, не знающий ни кризисов, ни безработицы, обеспечивающий неуклонный подъем материального благосостояния и культурного уровня трудящихся. Этот главный итог нашей борьбы имеет всемирно-историческое значение, он укрепляет у трудящихся всего мира веру в торжество социализма.

Наша партия под твоим исключительно активным и непосредственным руководством создала могучее многонациональное советское государство, укрепила великую и нерушимую дружбу народов СССР — залог их процветания и непобедимости. Новая Конституция СССР, Конституция победившего социализма и развернутой социалистической демократии, по справедливости, названа народом Сталинской Конституцией.

Также, как и Ленин, ты, товарищ Сталин, всегда придавал и придаешь величайшее значение развитию и пропаганде революционной теории. Твои классические теоретические работы, ставшие достоянием миллионов людей в нашей стране и во всем мире, являются дальнейшим развитием марксизма-ленинизма в новых условиях эпохи импе-

риализма и пролетарской революции, эпохи победы социализма на одной шестой части земли. Ты развил марксистско-ленинскую теорию государства, разработав учение о социалистическом государстве в условиях капиталистического окружения. Вооружая партию марксизмом-ленинизмом, ты неустанно сплачивал ее организационно. На этой основе осуществлено сталинское единство нашей партии.

Одним из замечательных успехов большевистской партии, достигнутых благодаря твоей заботе и руководству, является быстрый рост кадров, выдвижение многих тысяч новых работников социалистического строительства и обороны страны социализма.

Отдавая все свои силы великому служению народу,— ты, товарищ Сталин, также как и Ленин, любишь свой народ и неотделим от народа. Также как Ленин, ты окружен горячей любовью трудящихся Советского Союза и всего мира.

Сегодня наша партия и народы Советского Союза, приветствуя тебя в день шестидесятилетия, сплочены как никогда вокруг своего Центрального Комитета под знаменем Ленина — Сталина и готовы к дальнейшей борьбе за полную победу коммунизма.

Да здравствует непобедимая партия большевиков, партия Ленина — Сталина!

Живи долгие годы, наш родной Сталин, на радость партии, рабочего класса, народов советской земли и всего мира!

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ КОМИТЕТ ВСЕСОЮЗНОЙ КОММУНИСТИЧЕСКОЙ ПАРТИИ (большевиков)

20 декабря 1939 года.



В. МОЛОТОВ

СТАЛИН, КАК ПРОДОЛЖАТЕЛЬ ДЕЛА ЛЕНИНА



Тов. Сталин — признанный и достойный продолжатель дела великого Ленина. Таким тов. Сталин является в глазах не только нашей коммунистической партии и народов СССР, но и в глазах борцов всего международного коммунистического движения и трудящихся всего мира. Этим сказано главное о тов. Сталине, как о вожде ВКП(б) и Советского Союза.

Теперь, спустя шестнадцать лет после смерти Ленина, не трудно понять, почему так позорно обанкротились известные претенденты на роль вождей в нашей партии и как были опасны для трудящихся нашей страны их претензии. Но в свое время, они — все эти Троцкие, Зиновьевы, Бухарины, рекламировавшие себя в качестве «соратников» Ленина, хотя в решающие моменты всегда выступавшие против Ленина и ленинской политики — доводили дело, как известно, до больших затруднений в партии и в стране, угрожали расколом большевистской партии, потрясениями в советском государстве, походом капиталистических государств против СССР. Дать должный отпор, разоблачить враждебный партии и интересам трудящихся характер их политики, разбить до конца все эти группки и фракции замаскированных врагов социализма, а вместе с ними разгромить и созданные ими впоследствии шпионско-вредительские организации, выполнявшие антисоветские задания иностранных разведок,— все это — наша партия сумела сделать с полным успехом под руководством тов. Сталина, организатора и идейного вождя большевистской партии. В этой борьбе с теми, кто проявил немалую изворотливость в прикрывании своей преступной антисоветской деятельности фальшивым флагом лже-ленинизма, наша партия не только не расстроила своих рядов, но еще больше укрепила их, выросла количественно и сплотила свои силы, увеличила свою большевистскую боеспособность, размах работы и авторитет в массах трудящихся. Благодаря этому, большевистская партия, которая осуществляет руководство всем социалистическим строительством в нашем государстве, обеспечила громадные успехи в построении

социалистического общества в Советском Союзе и высоко подняла авторитет СССР в международных делах нашего времени.

Во всем этом главная и решающая заслуга принадлежит тов. Сталину, продолжателю дела Ленина, вождю ВКП(б) и Советского Союза.

1. СТАЛИН, КАК ВОЖДЬ ПАРТИИ БОЛЬШЕВИКОВ

С самого возникновения большевизма тов. Сталин — соратник Ленина в строительстве партии, а позже и главный соратник в руководстве партией.

До революции тов. Сталин был известен больше, как большевик-практик, как большевистский организатор. Это не значит, что тогда он не занимался вопросами марксистской теории. Напротив, и в своих ранних публицистических работах в Закавказьи он показывал основательное знание марксизма и глубокое понимание новых тогда идей Ленина об организации марксистской партии нового, боевого типа и о борьбе с оппортунизмом — меньшевизмом, а также о революционной тактике русских марксистов и о характере русской революции в свете этих ленинских идей. Последующее показало, каким крупнейшим теоретиком марксизма-ленинизма является тов. Сталин,— тем не менее, важнейшее значение имеет как раз тот факт, что тов. Сталин всегда стоял в центре кипучей практической революционной работы. И до Октября и после — тов. Сталин соединял в себе «теоретическую мощь с практически-организационным опытом пролетарского движения», как он сам выразился, когда характеризовал Ленина, как вождя пролетарской революции и пролетарской партии, как организатора и вождя Всесоюзной Коммунистической партии.

Соединением громадного революционного опыта с глубоким пониманием марксизма следует объяснить, что тов. Сталин, как никто другой, глубоко понял проникновенные ленинские идеи о марксистской партии нового типа, которой, как показали события, суждено было из подпольной организации профессиональных революционеров превратиться в большевистскую партию, победоносно осуществившую социалистическую революцию в нашей стране. Это видно уже по статье тов. Сталина «Вскользь о партийных разногласиях», напечатанной в 1905 году.

В знаменитой книге «Об основах ленинизма» тов. Сталин развернул этот вопрос в полной мере. Здесь он дал убийственно меткую характеристику «социалистическим» партиям II Интернационала, показав, что «партии II Интернационала непригодны для революционной борьбы пролетариата, что они являются не боевыми партиями пролетариата, ведущими рабочих к власти, а избирательным аппаратом, приспособленным к парламентским выборам и парламентской борьбе». Эти партии являются на деле «придатком и обслуживающим элементом» парламентских фракций. Такие партии сложились «в период более или менее мирного развития» и под их руководством «не могло быть и речи о подготовке пролетариата к революции».

Когда наступил новый период, а именно современный период — «период открытых столкновений классов, период революционных выступлений пролетариата, период пролетарской революции, период прямой подготовки сил к свержению империализма, к захвату власти пролетариатом» — тогда вопрос о партии рабочего класса встал по-другому.

Тогда с неизбежностью должен был встать перед рабочим классом вопрос о «новой партии, партии боевой, партии революционной, достаточно смелой для того, чтобы повести пролетариев на борьбу за власть, достаточно опытной для того, чтобы разобраться в сложных условиях революционной обстановки, и достаточно гибкой для того, чтобы обойти все и всякие подводные камни на пути к цели. Без такой партии нечего и думать о свержении империализма, о завоевании диктатуры пролетариата. Эта новая партия есть партия ленинизма».

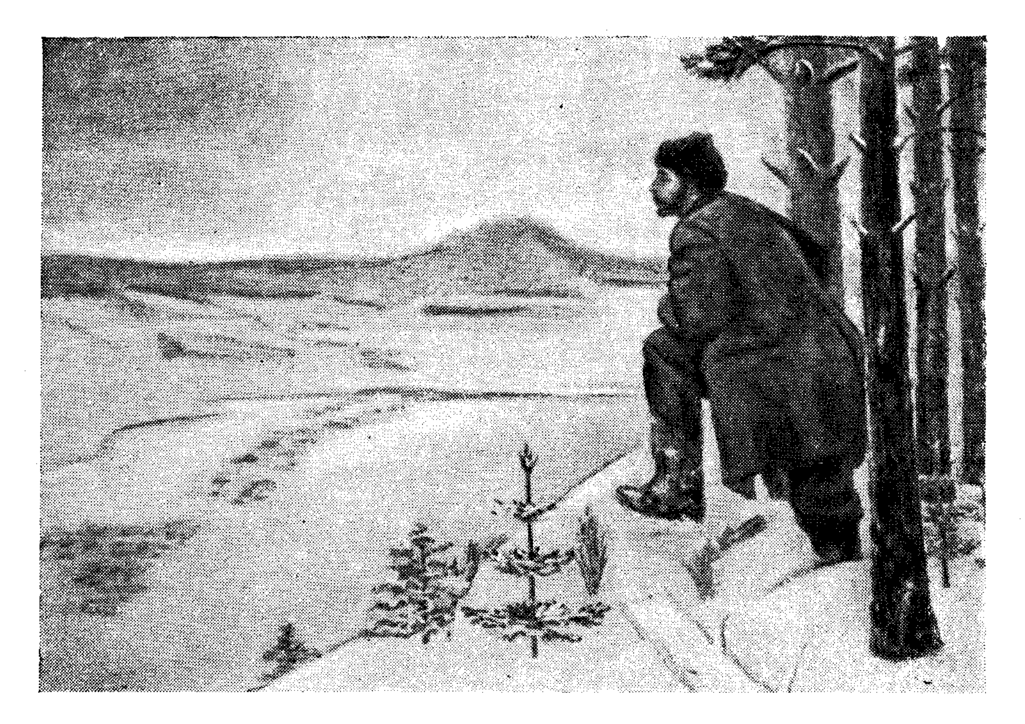
Эти взгляды на современную партию рабочего класса, как партию нового, боевого типа, образцом которой и стала партия большевиков, раскрывают существо дела, поскольку имеется в виду организация подготовки и осуществление социалистической революции. Ленин создал и выпестовал такую партию. Вместе с Лениным десятки лет строил эту партию тов. Сталин, который не только глубоко понимал значение такой организующей силы для победы над капитализмом и для строительства коммунизма после социалистической революции, но который всегда, можно сказать, вкладывал душу в дело строительства и укрепления большевистской партии, в дело ее очищения от всякой скверны оппортунизма, в дело боевой закалки партии в революционных боях со всеми и всякими врагами большевизма.

В «Истории ВКП(б)» дан, как известно, весь путь развития большевистской партии, на изучении которого должны воспитываться не только коммунисты всех стран, но и все трудящиеся, которые стремятся к освобождению от гнета капитализма, к победе коммунизма. Для этого совершенно необходимо понять значение великой организующей силы — партии ленинизма, чему учит нас тов. Сталин, чему он отдает столько сил и своего исключительного организаторского мастерства или, вернее сказать, организаторского искусства.

Припомним указание Ленина, что с точки зрения коммунизма организаторская роль пролетариата — «это его главная роль», имея в виду, что рабочий класс, как руководящая сила в построении социалистического общества, должен иметь не только крепко спаянное дисциплиной, монолитно выкованное революционное ядро — партию, но и иметь крепчайшие, живые и всесторонние связи со всей массой трудящихся, чтобы выполнить решающую задачу — переделать, перевоспитать всю массу трудящихся, в том числе и огромную непролетарскую массу, «очень длительной, медленной, осторожной организаторской работой».

На примере осуществления коллективизации многомиллионной массы крестьянских хозяйств наша партия полностью показала не просто понимание этих ленинских положений, но также и умение практически претворить их в жизнь. Все знают величайшие заслуги тов. Сталина в этом деле. Все знают тов. Сталина, как лучшего организатора партии и советского государства, включая и дело организации Красной Армии, как продолжателя дела Ленина во всем нашем растущем партийном и государственном строительстве, как вождя-строителя, опирающегося на свой громадный и разносторонний практический опыт, являющегося знатоком наших кадров и жизненных условий народов СССР.

Всегда близкий к практике — в тяжелые годы большевистского подполья, в боевые дни организации Октябрьского восстания, на главных фронтах гражданской войны, в многочисленных схватках с оппортунистами и капитулянтами в партии, в делах строительства советско-



И. В. Сталин в Восточно-Сибирской ссылке в селе Новая Уда (1903 г.)

С картины художн. В. И. Богданова

го государства во всех его решающих областях, включая все вопросы обороны страны — тов. Сталин всегда чуток к массам, к настроениям рабочих, крестьян и интеллигенции и всегда активен, последователен и смел в крупнейших решениях, руководствуясь одним компасом — компасом марксизма-ленинизма. Тов. Сталину принадлежат слова: «Практика становится слепой, если она не освещает себе дорогу революционной теорией». И, действительно, во всей огромной и разносторонней практической работе тов. Сталин выступает, как последовательный марксист, как непримиримый ленинец.

Тов. Сталин не раз говорил о том, что есть марксизм и «марксизм». Есть настоящий марксизм — марксизм творческий, большевистски-революционный, каким в наше время является ленинизм. И есть марксизм другого типа — «марксизм» в кавычках, марксизм догматический, меньшевистско-антиреволюционный, только по внешней форме относимый к марксизму, а по сути дела чуждый революционно-коммунистическому учению Маркса — Ленина.

Тов. Сталин — крупнейший представитель творческого марксизма. Больше того. Тов. Сталин является блестящим продолжателем Ленина в деле дальнейшего развития идей марксизма, имя которому в наше время — в эпоху империализма и пролетарской революции — ленинизм.

Как в свое время буржуазия и ее идейные подголоски из всяких оппортунистических и антиреволюционных групп в рабочем классе стремились, да еще и в наши дни делают потуги, приспособить марксизм на свой лад, вышелушив из него наукообразными приемами революционно-коммунистическое ядро, и тем сделав его безопасным для капитализма,— так в наше время троцкистами, бухаринцами и всякими прочими фальсификаторами делались и делаются попытки выпотрошить из современного марксизма существо его всепобеждающих ре-

волюционно-творческих идей — идей ленинизма. Весь период после смерти Ленина заполнен в нашей партии борьбой против оппортунистических и капитулянтских извращений ленинизма. Партия, под руководством тов. Сталина, победоносно отстояла ленинизм от этих покушений.

Сама эта борьба за идеи ленинизма была отражением вставших перед нашей революцией, а, значит, и перед нашей партией, новых вопросов, новых задач. Нельзя было дать должного идейного отпора всем этим «левым» и правым, в конечном счете одинаково антибольшевистским и антиреволюционным, шатаниям, не дав ясного марксистско-ленинского ответа на поставленные подъемом социалистической революции в СССР новые вопросы.

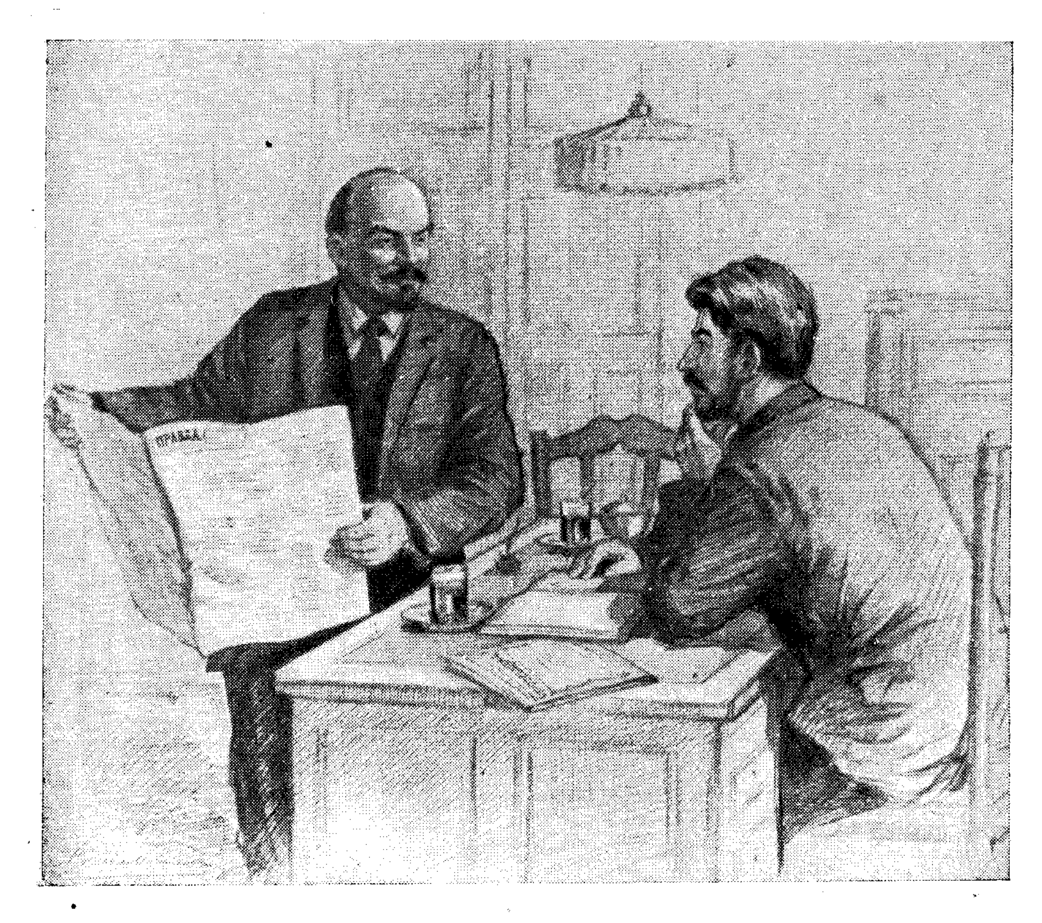
В статьях и выступлениях тов. Сталина партия дала эти ответы. Ответы тов. Сталина означали идейный разгром врагов ленинизма. В них, вместе с тем, идеи ленинизма получили свое дальнейшее развитие.

Ограничусь здесь лишь несколькими замечаниями о самом важном.

Коренным вопросом в наше время, естественно, стал вопрос о возможности победы социализма в одной стране, в окружении капиталистических стран. Ленин дал основы положительного ответа на этот вопрос, научно обосновав свой знаменитый тезис о возможности победы социализма в одной стране, прежде всего, неравномерностью развития капиталистических стран в эпоху империализма, то есть в условиях достигнутой уже высшей стадии развития капитализма.

Ввиду многочисленных оппортунистически-капитулянтских попыток извратить этот ленинский тезис, тов. Сталин развернул в полной мере ленинское учение о возможности победы социализма в одной, отдельно взятой стране и, вместе с тем, о возможности построения полного социалистического общества в СССР. При этом тов. Сталин показал, каким крупнейшим шагом вперед в развитии марксизма, применительно к современному периоду капитализма, является это ленинское учение и вооружил нашу партию ясной перспективой в борьбе за коммунизм, без чего нет и не может быть победоносной борьбы за построение социалистического общества в СССР. Тов. Сталину принадлежит историческая заслуга всестороннего обоснования и развития этих великих идей ленинизма, осветивших немеркнущим маяком весь исторический путь борьбы коммунизма за полную победу над капитализмом.

Не буду останавливаться на других вопросах теоретического развития ленинизма в работах тов. Сталина. Упомяну лишь, что сюда относятся такие крупнейшие из них: индустриализация СССР, как основа победы социализма; коллективизация многомиллионной массы крестьянских хозяйств, причем, на первой стадии, на основе артели; подъем культурно-технического уровня рабочего класса до уровня работников инженерно-технического труда, как предпосылка уничтожения при коммунизме противоположности между трудом умственным и трудом физическим; всемерное укрепление социалистического государства, находящегося в окружении капиталистических стран, для обеспечения окончательной победы коммунизма над капитализмом; обеспечение руководства коммунистической партии в советском государстве с установлением соответствующих форм в их взаимоотношениях. Не приходится уже повторять, что тов. Сталин не только лучше всех других понял, но и развил ленинские идеи о том, что наше время требует для успешной борьбы рабочего класса за коммунизм создания



В. И. Ленин и И. В. Сталин в Кракове (1913 г.)

С рисунка художн. П. Васильева

революционной партии нового типа — типа большевистской партии.

Созданная под руководством тов. Сталина всем известная «История ВКП(б)» является не просто историей крупных событий и славных дел нашей партии,— она является теоретическим обобщением важнейшего исторического периода и ценнейшим вкладом в науку марксизма-ленинизма, без овладения которым нельзя по-настоящему идейно вооружиться для дальнейшей борьбы за дело коммунизма в СССР, за дело коммунизма в целом.

История большевистской партии, вместе с тем, показывает, что только такая партия могла родить и выковать таких великих вождей, как В. И. Ленин, как И. В. Сталин.

2. СТАЛИН, КАК ВОЖДЬ СССР

Как вождь ВКП(б), тов. Сталин, вместе с тем, и вождь Союза Советских Социалистических Республик. Это вполне естественно, так как нашей партии принадлежит руководящая роль в советском государстве, осуществляющем диктатуру рабочего класса на основе союза с трудящимся крестьянством.

Роль тов. Сталина, как вождя СССР, заслуживает специального внимания. Особенно потому, что в отличие от партии, которая является добровольной организацией авангарда трудящихся и потому по выражению Ленина — «партия есть высшая форма классового объединения

пролетариев», государство диктатуры рабочего класса — огранизация, охватывающая всю массу населения с его существующими еще классовыми различиями и притом в порядке обязательного подчинения всех граждан страны воле государственной власти, представляющей, в лице стоящего у власти рабочего класса, интересы и волю большинства народа. Из этого видно, во-первых, насколько важное и прямо решающее значение имеет руководство партии государственной организацией и, во-вторых, необходимость особых форм этого руководства, в соответствии с периодом и с самим характером отдельных отраслей государственной работы. Давая сокрушительный теоретический отпор троцкистско-зиновьевско-бухаринской фальсификации ленинизма, по которой диктатура рабочего класса упрощенчески отождествлялась с «диктатурой партии», тов. Сталин дал классически-марксистскую разработку вопроса о партии и рабочем классе в системе диктатуры пролетариата. В особенности, здесь следует сказать о знаменитой статье «К вопросам ленинизма».

Однако, даже всё написанное тов. Сталиным лишь небольшая часть того, что сделано им для партии и трудящихся в беседах, встречах и совещаниях для идейного освещения коренного вопроса революции, вопроса о задачах социалистического государства. К этому надо добавить, что его, с внешней стороны не всегда заметное, а на деле активнейшее участие во всех государственных делах сказывается во всем на каждом шагу.

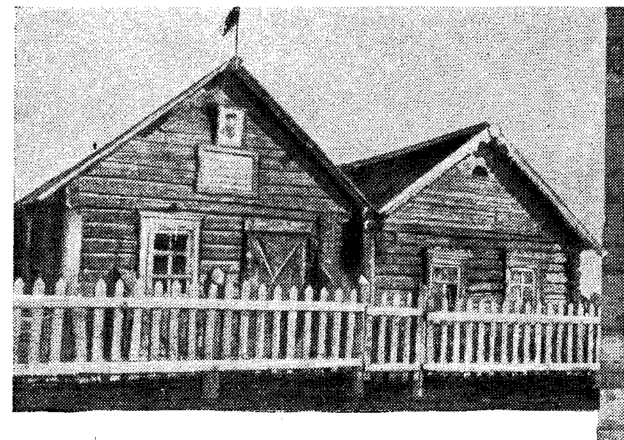
Известна исключительная роль тов. Сталина в самом образовании Союза Советских Социалистических Республик.

Больше всех тов. Сталин поработал над созданием из недостаточно объединенных советских республик крепкого своим политическим единством Советского Союза и над составлением его первой конституции. Этим был заложен фундамент мощного советского государства, основанного на великой дружбе советских народов.

Нынешняя конституция СССР получила в народе имя «сталинской конституции». Этим отмечено не только имя творца ее проекта, но и подчеркнуто, под каким знаменем Советский Союз пришел к тем великим победам, которые записаны в нашей конституции. Эта конституция закрепила широкие демократические права национальностей, входящих в многонациональный Советский Союз, и, вместе с тем, упрочила СССР, как единое социалистическое государство, являющееся прообразом братского сотрудничества народов всего мира.

Не случайно и то, что после победы Октябрьской Революции тов. Сталин стал народным комиссаром по национальным делам. Наладить сотрудничество, а, значит, и доверие между народами, среди которых русские были в течение веков господствующей нацией, а все другие национальности находились в угнетении, а то и прямо на положении колоний,— было нелегким делом. Тов. Сталин блестяще справился со своей задачей,— справился непреклонной борьбой с пережитками великодержавного шовинизма и настойчивой работой в среде представителей угнетавшихся в старой России национальностей над созданием доверия и дружеских отношений между всеми народами СССР.

Это стало возможным потому, что тов. Сталин и в этом деле, и в разрешении национального вопроса, шел по ленинскому пути. Еще задолго до революции им, наряду с Лениным, были теоретически разработаны принципиальные основы национального вопроса с точки зре-



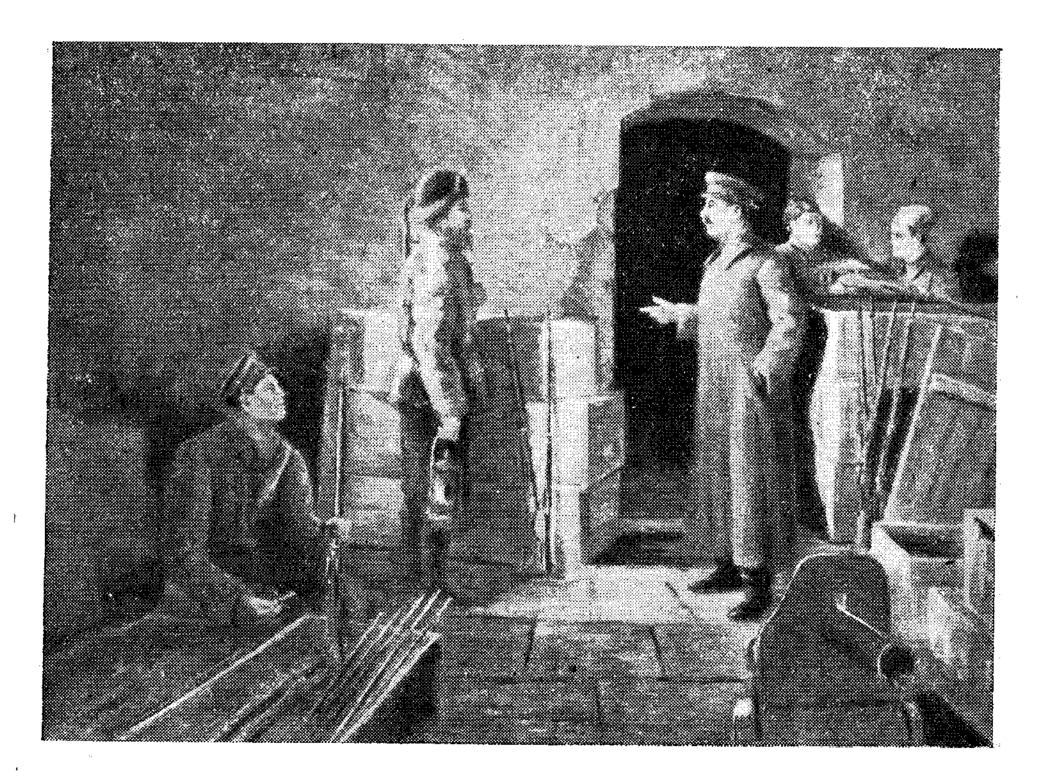
Домик в Курейке, в котором 3 года жил в ссылке И. В. Сталин (1914—1915—1916 гг.). Справа: печка в комнате, где жил И. В. Сталин

ния марксизма. Его брошюра «Марксизм и национальный вопрос» (1913 год) по праву относится к числу основных работ по марксистской теории. По этой работе видно, что уже тогда ее автор сложился, как крупнейший теоретик марксизма. Понятно поэтому, что наша политика по национальному вопросу уже давно известна, как «ленинско-сталинская национальная политика».

После этого понятно, что не только партия, но и народы всей нашей страны видят в тов. Сталине своего вождя — вождя СССР.

Под руководством Ленина тов. Сталин был главным организатором октябрьского восстания, положившего начало власти советов. После победы Октября тов. Сталин был основным строителем Красной Армии, отстоявшей на основных фронтах гражданской войны под его непосредственным руководством существование Советского государства от интервенции со стороны империалистических держав. За все истекшие годы он был вдохновителем всей работы по укреплению мощи Красной Армии, как решающей гарантии государственной независимости СССР. Благодаря всему этому наше государство окончательно окрепло и ему не страшны никакие покушения извне.

Под руководством тов. Сталина партия в основном уже построила социалистическое общество, чего еще не смог осуществить Ленин — основоположник СССР. Создана мощная, неуклонно растущая индустрия, оснащенная богатой и передовой техникой, и выросли кадры людей, овладевших техникой, которых раньше было так мало и которые, в лице стахановцев и продолжателей стахановского дела, составляют теперь огромную силу и показывают все новые чудеса социалистическо-сознательного труда. Перестроена деревня с ее прежним океаном мелких хозяйств на новых началах — создано колхозное хозяйство с его огромными возможностями и дан путь к мощному подъему всех отраслей сельского хозяйства. Коренным образом улучшены материальные и культурные условия жизни рабочих, крестьян и широких слоев интеллигенции. Культура народов, наука, литература, ис-



И. В. Сталин в арсенале в г. Царицыне
Художеств. выставка «И. В. Сталин и Красная Армия»

С карт. младш. командира Н. Г. Соина

кусство, освобожденные от материальных пут и отвратительного прислужничества богатым, впервые в мировой истории получили возможность своим творчеством служить в полной мере народу, служить расцвету его свободной, счастливой жизни.

Кто не знает, какую вдохновляющую и организующую роль во всем этом сыграли «сталинские пятилетки» и личная инициатива тов. Сталина, как в крупнейших делах хозяйственного и культурного строительства, так и в «текущих» повседневных делах и заботах об улучшении работы наших организаций, вплоть до самых малых. С инициативой и активнейшим участием тов. Сталина связано всё сколько-нибудь существенное, что за эти годы партия и правительство построили и строят в СССР, в первой стране социализма.

Тов. Сталин сделал исключительно много в деле создания и роста СССР, как многонационального государства с его расцветом национальных культур,— крепкого братским сотрудничеством и дружбой народов. Один факт существования такого государства, как неуклонно растущий хозяйственно, культурно и политически Советский Союз,— один этот факт предрешает недолговечную судьбу капиталистического мира с его политикой разжигания национальной вражды и невыносимым колониальным гнетом для многих народов, с его преступными империалистическими войнами, терзающими народы ради корыстных интересов правящих кругов буржуазии.

Под руководством тов. Сталина мы победоносно громили врагов народа, чистили и будем чистить государственный аппарат от вражеских, шпионских и вредительских элементов. Известно, что этого рода меры во многом улучшают работу наших органов, расчищают путь к

выдвижению свежих, честных и сознательных кадров работников, укрепляют наше государство. Большевистскую бдительность в отношении врагов, проводимую не на словах, а на деле, мы считаем лучшим показателем боеспособности и зрелости наших сил, нашей партии и государства.

С инициативой и руководящим участием тов. Сталина связаны и все наши решения в области внутренней и внешней политики, обеспечившие народам Советского Союза спокойствие, длительный мир и международный авторитет СССР.

В Советском Союзе установилась замечательная близость между коммунистами и «беспартийными большевиками», число которых быстро растет, как среди рабочих и крестьян, так и среди интеллигенции. Таков один из величайших успехов нашей партии за последние годы.

Произошло большое сближение также и между народами СССР. Несмотря на всю разницу в их историческом развитии и в их быту, победа социализма и создание в СССР основ социалистического общества, освобожденного от вековечной эксплоатации человека человеком и дающего правильное сочетание интересов народов в деле их общего экономического и культурного подъема, обеспечивают растущее у всех на глазах братское сближение между советскими народами и неограниченные возможности для дальнейших успехов СССР.

Морально-политическое единство нашего общества, в котором каждый народ свободен в устройстве своей жизни и все народы вместе помо-



И. В. Сталин и Ф. Э. Дзержинский на Пермском фронте

Художеств. выставка «И. В. Сталин и Красная Армия»

С картины художн. Ф. Усыпенко

гают друг другу в неуклонном движении вперед, к счастливой жизни народов СССР,— таков славный итог роста и преобразования нашей страны под руководством партии Ленина — Сталина. Вождем и знаменем этого единства народов, вождем народов СССР, как это знают трудящиеся всего мира, является великий продолжатель дела Ленина — наш Сталин, вокруг которого сплочена наша партия, советские народы, все лучшее в мировом освободительном движении.

* * *

В вожде большевизма, в вожде народов СССР рабочие всех стран видят, естественно, и вождя мирового коммунизма. И в этом тов. Сталин — достойный продолжатель Ленина.

Советский Союз воплотил в жизнь учение о коммунизме. СССР самым фактом своего существования, успехами своей борьбы за полную победу нового общества, сделал бесконечно много для дела коммунизма. Это лучше всех понимает тов. Сталин, который не знает устали там, где дело идет об обеспечении новых и новых успехов СССР.

Коммунистам приходится нередко преодолевать большие трудности, чтобы найти разгадку и объяснить массам тот или иной новый поворот в происходящих событиях, так как капиталистическое общество поставило себе на службу всё и всех, чтобы скрыть или по крайней мере извратить смысл «неприятных» для него и все нарастающих событий. С большим трудом, наперекор неисчислимым трудностям, прокладывает себе путь вперед, путь к полной победе, учение коммунизма.

Так было до тех пор, пока наш народ не пробил себе выход к новой жизни и пока он, как передовой отряд среди современных народов, не совершил Октябрьской революции и не построил социалистического общества на славу и на радость трудящихся и угнетенных всего мира. С этих пор положение в корне изменилось. С этого времени быстро растет надежная база всего дела коммунизма и, главное, в рабочем классе и среди всей массы трудящихся и угнетенных капиталом неуклонно зреет вера в свою близкую победу.

Советский Союз показывает всем своим развитием, ростом сил и своими неограниченными возможностями в устройстве светлой жизни для трудящихся, в чем сила коммунизма, в чем путь трудящихся к полной победе. Советский Союз наглядно показывает все великое значение организующей социалистическое общество силы — большевистской партии и значение творческой работы ее великих вождей — В. И. Ленина и И. В. Сталина.

Ленин был вождем большевистской партии, социалистической революции, Советского Союза. Тов. Сталин — достойный продолжатель великих дел В. И. Ленина. Вот почему тов. Сталин окружен таким доверием и любовью трудящихся.

◀ ● ▶

И. ПАПАНИН

НЕЗАБЫВАЕМЫЕ ВСТРЕЧИ



Каждый год в дни революционных праздников шагали мы, красные партизаны и красногвардейцы, по Красной площади, шли, гордо подняв головы, старались ровнее держать строй, шли мимо мавзолея, на котором стоял Сталин, и все мысли наши были с ним, родным нашим отцом и другом. И каждый раз, уходя с площади, я уносил с собой заветную мечту — когда-нибудь увидеть его близко, совсем близко, говорить с ним, слушать его голос...

В 1931 году я уехал в Арктику. Зимовал на Земле Франца-Иосифа, на мысе Челюскин, побывал во многих северных экспедициях. Привык к Арктике, полюбил ее и решил посвятить ей всю жизнь. И, наконец, вместе с моими товарищами я оказался на вершине мира, на Северном полюсе.

О такой экспедиции давно мечтали полярники. Но осуществить ее смогла только наша великая страна.

В Кремле обсуждался вопрос о полетах наших летчиков через Северный полюс в Северную Америку. Летчики рвались поскорее проложить эту трансполярную трассу. Иосиф Виссарионович, с обычной сталинской мудростью, заинтересовался тем, кто и как будет освещать погоду по всей этой сложнейшей трассе. Так практически возник план организации станции в сердце Арктики, на дрейфующих льдах. Сталин спросил — могут ли советские полярники организовать такую станцию. «Да, могут!» — другого ответа последовать не могло.

Потом, когда начали готовить экспедицию, товарищ Сталин внимательно расспрашивал о каждом участнике, о всех мелочах подготовки. Сталинская забота и внимание вдохновляли и окрыляли нас.

И там, на дрейфующей льдине, мы ощущали постоянную поддержку товарища Сталина. Мы получили радиограмму от человека, гений которого ведет нас всех по пути радости и счастья. Товарищ Сталин и члены Политбюро ЦК ВКП(б) писали нам:

«Мы уверены, что героические зимовщики, остающиеся на Северном полюсе, с честью выполнят порученную им задачу по изучению Северного полюса.

Большевистский привет отважным завоевателям Северного полюса!»

Эти слова не забывались нами ни на минуту в течение всего девятимесячного дрейфа. Они цементировали нашу волю, вдохновляли нас на беззаветный труд.

В продолжение всего дрейфа мы никогда не расставались с образом Сталина. В палатке, над нашими головами, висел его портрет. Он, улыбаясь, смотрел на нас и как бы подбадривал, поддерживал нас в этом тяжелом, напряженном труде.

Он как бы лично присутствовал у нас в палатке, делил с нами трудности

и помогал преодолевать их. В праздники, какая бы ни стояла погода, пусть даже пурга, которая сбивала с ног и захватывала дыхание, мы поднимали стяг с изображением товарища Сталина.

На далекой льдине мы всегда чувствовали любовь и заботу товарища Сталина. Наш лагерь был таким маленьким, что без радио разыскать его было бы невозможно. В капиталистической стране забыли бы быстро о том, что где-то, среди мрака и штормов, на ломающейся льдине, борются за жизнь, во имя науки четыре человека. Не то у нас, в стране социализма! В первых числах февраля мы получили радиограмму из Москвы о том, что организована комиссия по снятию нас со льдины, и мы еще раз почувствовали волю Сталина, его внимание. И мы знали, что можем спокойно продолжать свою работу.

Под конец дрейфа нашу льдину уносило с огромной быстротой. Малейшее промедление грозило бедствием. В океане нас спасти было бы невозможно. И только забота Сталина, его исключительная настойчивость привели к тому, что нас во-время сняли со льдины.

И в тот день, когда мы взошли на палубы советских кораблей, радио принесло нам привет товарища Сталина и его соратников:

«Папанину, Ширшову, Кренкелю, Федорову.

Поздравляем вас с успешным выполнением ответственного задания.

Вся наша страна гордится вашей героической работой.

Ждем вашего возвращения в Москву.

Братский привет!»

17 марта 1938 года мы возвращались в Москву. Мы подъезжали к древним стенам Кремля. Необыкновенное волнение охватило меня — я еду в Кремль, к Сталину, к родному Сталину. Сбылась моя заветная мечта!

Двери Георгиевского зала раскрылись. Мы увидели ослепительно сверкающий зал. Длинные ряды красиво убранных столов. Со всех сторон обращены улыбающиеся, дружественные лица. Крики «ура», музыка. Я шел, держа в руках бамбуковое древко с нашим знаменем, привезенным с полюса. За мной шли мои братки — Ширшов, Кренкель и Федоров. Торжественная обстановка, ослепительный свет, приветственные крики — все это было так неожиданно и необычно, что мы смутились и немного растерялись.

И вдруг раздался новый взрыв аплодисментов — невиданной силы. Под бурю оваций и крики «ура» в зал вошли товарищ Сталин и члены Политбюро.

Я дрожал от волнения. Радость переполнила мое сердце. Товарищ Молотов, улыбаясь, жестом пригласил нас занять места в президиуме. И тут наступила минута, которую я никогда не забуду. Иосиф Виссарионович обнял меня и крепко поцеловал. Затем нас обняли товарищ Молотов и все члены Политбюро. Мы переходили из объятий в объятия.

Волнуясь, я передал товарищу Сталину красное знамя и сказал:

— Разрешите вручить Вам знамя, с которым мы победили и которое давало нам энергию и волю в борьбе со стихией. Ваше задание выполнено нами с честью!

Товарищ Сталин посадил меня рядом с собой.

— Теперь выпьем, товарищ Папанин, за замечательную работу, за победу,— сказал Иосиф Виссарионович, поднимая бокал.— Работа была трудная, но мы были уверены, что вы выполните ее с честью!

Потом он рассказал нам, как переживал вместе со всем многомиллионным народом последние дни и недели нашего дрейфа.

— Много я за вас пережил,— сказал Иосиф Виссарионович, заканчивая свой рассказ.

— Иосиф Виссарионович,— ответил я,— вы для нас сделали все!

— Нет,— ответил он,— мы для вас сделали мало. Надо было создать базу в Гренландском море.

— Это верно,— ответил я,— но ведь ученые предполагали, что нас вынесет

к берегам Америки, и кто мог ожидать, что мы очутимся в Гренландском море?

Через некоторое время товарищ Сталин поднялся со своего места. Все взоры обратились к нему. Он своей спокойной походкой направился к столу, за которым сидели наши жены. Он что-то спросил у них, что — нам не было слышно. Потом он взял за руку одну, другую и повел всю четверку к нашему столу.

Немного позже Иосиф Виссарионович узнал, что в зале находится мой отец. Он его тоже пригласил к столу президиума и очень ласково встретил. Потом поставил меня рядом с отцом (отец мой — необыкновенно крепкий старик), обнял нас обоих и спросил:

— Ну, кто из них старше — отец или сын?

Я посмотрел на отца, и в самом деле мой старик выглядел молодцом.

Как часто я вспоминаю обо всем, что происходило в Кремле в этот вечер. Встреча с товарищем Сталиным осталась в моей памяти, как самое волнующее, необычайное событие. Мы как бы расцветали под обаянием сталинской простоты, какой-то удивительной его естественности, дружелюбия, умения как-то незаметно переходить от большого и значительного — к маленькому и обычному, от огромной работы — к веселью и отдыху.

В этот вечер Иосиф Виссарионович произнес речь, которая навсегда сохранилась в моей памяти. Он говорил о смелости советских людей, об истоках героизма. Почему таких людей не может быть в странах капитализма на Западе и на Востоке? Потому, что там любого человека и его героизм ценят только с точки зрения прибыли, выгоды. Американцы, англичане, французы даже подвиги расценивают на доллары, фунты стерлингов, франки. И товарищ Сталин провозгласил тост за то, чтобы мы, советские люди, усвоили советскую меру в оценке людей, чтобы научились ценить людей по их делам и подвигам.

Так говорил Сталин. Великой мудростью и любовью к советскому человеку была проникнута эта речь. Он говорил о праве советских людей жить и бороться за родину, за партию. Он провозгласил тост за людей, которые хотят жить и бороться во славу родины, за здоровье всех героев — старых и молодых, за тех, кто не забывает итти вперед, за наши таланты, за молодость, потому что в молодых сила.

Смущение наше давным-давно улетучилось. От чувства стеснения не осталось и следа.

Потом мне сообщили, что в Козловском переулке у дома, где я жил, собрался народ. Я говорю:

— Иосиф Виссарионович, меня народ ждет, соседи, вся улица, собрались с флагами, не пойти ли мне?

А он ласково посмотрел на меня и улыбнулся.

Через несколько минут, горячо поцеловавшись, я простился с товарищем Сталиным и вышел из Кремля — радостный и счастливый на всю жизнь.

Значительно позднее я зашел как-то в секретариат товарища Микояна. Здесь во время нашего дрейфа была сосредоточена работа штаба по снятию со льдины нашей четверки. Работники секретариата рассказали мне, какое большое участие в нашей судьбе принимал товарищ Сталин, как волновался он за нас, расспрашивая о ходе работ, о полученных от нас телеграммах.

И мы знаем, мы будем вечно помнить, что Сталину мы были обязаны великим счастьем снова, после дрейфа, увидеть людей, слышать их приветствия, пожимать их теплые, дружеские руки.

В 1938 году я снова встретился с товарищем Сталиным. Решался вопрос о посылке ледокола «Иосиф Сталин» за седовцами. Была поздняя осень. Седовцы находились в высоких широтах. И мы еще раз увидели мудрость и глубокую предусмотрительность товарища Сталина. Давая указание об отправке ледокола, Иосиф Виссарионович добавил, что капитан при первой же угрозе тяжелых льдов должен немедленно вернуться обратно. Так оно и было: ледокол дошел до тяжелых льдов и вернул-

ся. Не будь сталинского указания, корабль пошел бы дальше и наверняка зазимовал бы во льдах.

Третья встреча с товарищем Сталиным произошла на приеме работников высшей школы. Она произвела на меня какое-то особенное, потрясающее впечатление. Выступало много ораторов — профессора, люди науки. Вдруг товарищ Сталин потихоньку встал (он был очень утомлен), подошел к микрофону и начал рассказывать. Он не произносил речь, а именно рассказывал — спокойно, просто. Я стоял почти рядом с ним и внимательно смотрел на него, слушая его, боясь пропустить хоть слово. Из самого, казалось, обыкновенного приветствия возникла речь, полная глубочайшего смысла, возникла одна из самых замечательных его речей — речь о новаторстве, о передовой науке. А когда он сказал: «За здоровье Стаханова и стахановцев! За здоровье Папанина и папанинцев!» — я чуть не уронил бокал.

После этой встречи я был так взволнован, что, выйдя из Кремля, бродил до утра по московским улицам.

Четвертая встреча с товарищем Сталиным произошла на приеме в честь Гризодубовой, Осипенко и Расковой. Прием проходил в Грановитой палате. Между узкими столами было тесно. Народу собралось много, а палата небольшая. Сидим в тесноте, разговариваем. Смотрим, товарищ Сталин поднимается из-за стола и начинает пробираться между столами. И вот он подходит ко мне, улыбается и тянет за руку. Вывел он меня на середину зала.

— ...За здоровье всех тружеников, советских людей, которые работают в Арктике! — сказал он.

Я взволновался, хотел подойти к микрофону, но не мог. Наконец, я сказал:

— Дорогой, родной, горячо любимый отец, Иосиф Виссарионович! От имени всех полярников заверяю Вас, что Ваше доверие мы с честью оправдаем.

Сталинская забота о человеке поистине не знает границ! Вот и тогда, в этот счастливый день, когда он встречал наших героинь, торжествовал вместе с ними победу, был полон веселья и радости за них, — даже и тогда он не забыл об армии полярников, которые трудятся далеко на севере, в Арктике, в условиях полярной ночи.

Пожалуй, это самая замечательная сталинская черта — помнить обо всем и обо всех. Люди, встречающиеся с этим великим человеком, хорошо знают, что такое сталинская забота!

В прошлом году сердце мое начало пошаливать. Как только правительству сообщили, что у меня в рабочем кабинете был сердечный припадок, товарищ Микоян приказал тотчас же увезти меня в больницу. Врачи настаивали на немедленном отпуске и лечении, но я их не послушался, так как было много работы. И только поздней осенью я уехал в Кисловодск лечиться. Но там мне пришлось выступать на митингах и делать доклады. Сердце не выдержало нагрузки, и я слег в постель. Дело было плохо, поддерживали меня только камфорой, и врачи уже потеряли надежду поднять меня. Из Москвы на самолетах прилетели профессора.

Вдруг ночью от товарища Сталина приходит телеграмма:

> «Товарищу Папанину. Сообщается решение ЦК и СНК от 29 декабря: 1) ввиду состояния здоровья запретить Папанину выступления на всяких собраниях во время лечения. 2) Обязать директора санатория Короткова немедленно ограничить или вовсе прекратить прием нарзанных ванн Папаниным.
>
> Председатель СНК СССР
> Молотов
> Секретарь ЦК Сталин»

Я прочел, не выдержал и заплакал. Сталинская забота тронула меня до глубины души. Где-то далеко лежит Папанин, а товарищ Сталин помнит обо мне, заботится, советуется с врачами. Какую нужно иметь память и какое нужно иметь сердце, чтобы среди множества важнейших государственных дел так заботиться о людях, о каждом человеке!

Нарзанные ванны мне действительно не нужно было принимать, и в этом товарищ Сталин оказался прав.

Я имел счастье быть делегатом XVIII партийного съезда. Записался для выступления в прениях. Хотелось с трибуны съезда поделиться с делегатами, со всем советским народом своими мыслями об освоении Северного морского пути. И тут я еще раз со всей силой почувствовал исключительное внимание любимого Сталина. Прежде чем мне дали слово, товарищ Сталин, через товарища Поскребышева, справился:

— А врачи разрешили выступать?

Недавно, на приеме работников искусства Армянской ССР, я снова встретил товарища Сталина.

Он увидел меня и спрашивает жестом, показывая на сердце: как здоровье? Это тронуло меня до глубины души.

Мне пришлось встретиться с товарищем Сталиным совсем недавно, в день празднования двадцатилетия Первой Конной армии. Впервые я видел его не на большом приеме или празднике, а в обычной домашней обстановке, на скромной маленькой даче одного из руководящих работников Первой Конной армии. Из-за сильной гололедицы я приехал поздно. Ну, думаю, позор. Опоздал. Долго колебался, но все же решился зайти, поздравить хозяина, у которого был день рождения.

Разделся, вхожу. Товарищ Сталин увидел меня:

— А, наш браток! Скорей, скорей. Насколько опоздал!

Одет он, как всегда, очень просто — защитного цвета брюки, гимнастерка, мягкие сапоги.

Медленно и спокойно, с непередаваемой теплотой и любовью он говорил о жизни советской страны, рассказывал о 13-миллионном народе Западной Белоруссии и Западной Украины, навсегда освобожденном от панского ига.

К каждому товарищ Сталин подходил с ласковым вниманием. Он пришел сюда не как вождь, а как товарищ и друг. Его старались окружить особенным вниманием. Товарищ Сталин не любит, когда за ним ухаживают, выделяют из общей массы. Сам же он заботится обо всех, со всеми говорит, к каждому проявляет исключительное внимание. Так было и на этот раз. Подошел к радиоле, разобрал пластинки и начал заводить. Никому не давал сидеть. Хотел, чтобы все танцовали. Подвел ко мне даму,— танцуй. Поднял палец и говорит, улыбаясь,— не подкачай, браток! Долго продолжалась задушевная беседа соратников Первой Конной армии. Товарищ Сталин вспомнил первые дни ее организации, боевые эпизоды и имена легендарных буденновцев. Память у него изумительная.

В конце беседы он неожиданно спросил меня:

— Ну, как звезда — красива?

— Замечательная.

— Мы поэтому и сделали звезду,— говорит Иосиф Виссарионович,— чтобы отличить героев Советского Союза.

Заговорили о седовцах.

— Надо не прозевать,— сделать все во-время,— сказал Иосиф Виссарионович.

Я заверил, что все будет выполнено.

Много часов провел я в этот вечер в обществе Иосифа Виссарионовича.

— Скоро день вашего шестидесятилетия,— сказал я товарищу Сталину.— Со всем многонациональным и многомиллионным народом пожелаем вам от всей души, от всего сердца прожить трижды столько же, на благо и радость народов всего мира!

— Зачем же так много! — засмеялся товарищ Сталин.

— Вы бессмертны, наш дорогой учитель и вождь!

◄ ● ►

П. ШИРШОВ

СЧАСТЬЕ СОВЕТСКОГО ЧЕЛОВЕКА



Встретиться близко с товарищем Сталиным мне пришлось один раз, когда окончилась экспедиция на дрейфующей льдине и наша четверка вернулась в Москву. Перед тем, как рассказать об этой встрече, мне хочется сделать небольшой экскурс в историю.

Недавно я перечитал замечательную книжку: дневник капитана Скотта. Перелистывая последние страницы, я както особенно остро почувствовал всю глубину разницы между экспедициями советскими и теми, что снаряжались в прошлые годы капиталистическими странами.

Когда читаешь эту книгу и книги других полярных исследователей, постоянно встречаешься с одним и тем же гнетущим чувством одиночества. Смелые, отважные люди отправлялись на свой собственный страх и риск к южному и к северному полюсу. С большим трудом они собирали средства для экспедиции, выпрашивая всякие пожертвования у различных покровителей.

Отправляясь в Арктику или Антарктику, они были предоставлены самим себе.

Одним из таких смельчаков был капитан Скотт. В 1912 г. на обратном пути с южного полюса вместе со своими товарищами он погиб от голода и истощения. До последней минуты жизни этого мужественного человека, выдержавшего чудовищные испытания во время весьма трудной экспедиции, глядевшего в глаза смерти, не покидало чувство одиночества, боязнь за судьбу своих близких.

Страшным трагизмом дышат его письма к близким. В одном из них он пишет:

«Мы подыхаем в очень безотрадном месте. Пишу вам прощальное письмо в надежде, что это письмо, может быть, будет найдено и отослано вам.

Собственно говоря, мне хочется, чтобы вы помогли моей вдове и сыну — вашему крестнику...

Я оставляю свою бедную девочку и вашего крестника, Уилсон оставляет вдову, а Эдгард Эванс тоже вдову в очень бедственном положении. Сделайте все возможное для признания их прав. Прощайте.

Умирая, прошу вас, дорогой мой друг, быть добрым к моей жене и ребенку. Окажите мальчику помощь в жизни, если государство не захочет этого сделать...».

В другом письме, уже по начальству — Скотт оправдывается перед вице-адмиралом Джорджем Эджертоном, что мол мы погибли не по собственной вине. Это письмо он заканчивает строками безнадежного отчаяния:

...«Прощайте. Пожалуйста, позаботьтесь, чтобы мою вдову обеспечили, поскольку это будет зависеть от морского ведомства...»

И наконец, последняя запись в дневнике, сделанная рукой умирающего человека, без даты и подписи:

«Ради бога, не оставьте наших близких».

Капитан Скотт был предоставлен самому себе. Он законно боялся того, что после его гибели близкие окажутся брошенными на произвол судьбы.

Это чувство одиночества, чувство отрешенности от общества, от своего государства, сопутствует всем полярным исследователям прошлого.

Советским исследователям такие чувства не знакомы. В дни, когда мы готовились к полюсной экспедиции (готовились целый год, готовились тщательно), за ходом всей подготовки с огромным вниманием следили правительство и товарищ Сталин. Потом, когда все было закончено, Папанин составил подробный список и все детали, все мелочи подготовки были доложены товарищу Сталину.

Это внимание великого нашего вождя и учителя согревало нас все время. Едва только самолеты добрались до Северного полюса и экспедиция приступила к работе, мы получили теплую телеграмму руководителей партии и правительства. Это приветствие десятки раз перечитывалось во время зимовки, хотя мы наизусть помнили эту телеграмму, в которой, поздравляя с достижением Северного полюса, товарищ Сталин и члены Политбюро писали:

«Мы уверены, что героические зимовщики, остающиеся на Северном Полюсе, с честью выполнят порученную им задачу по изучению Северного полюса».

Во время дрейфа, как бы мы ни были заняты, но в 23 часа 30 минут по московскому времени, мы прекращали всякую работу, шли в палатку, одевали наушники и слушали «Последние известия по радио».

Живя на льдине, наша четверка хорошо знала, что делается на родине. Мы получали замечательные приветственные телеграммы от школьников, от рабочих и красноармейцев, из всех уголков нашей родины. За всеми этими телеграммами, в заботе и внимании всей нашей страны чувствовалось неизменное внимание, неизменная забота товарища Сталина.

Навеки запомнился день, когда самолеты вернулись в Москву. По радио мы слушали, как тепло приняли в Кремле наших товарищей,— летчиков, высадивших нас на Северном полюсе. Участники экспедиции, в том числе и мы четверо, были награждены правительством.

Ивану Дмитриевичу Папанину было присвоено тогда звание Героя Советского Союза, а нас троих наградили орденами Ленина. Безмерное чувство любви к Родине, к товарищу Сталину переполняло нас.

Немало было напряженных дней. Когда льдина приближалась к Гренландии, мы сидели и гадали, куда ее понесет, как потом будем выбираться. Итти по льду на берег Гренландии — развлечение для большого любителя.

В левом углу палатки Иван Дмитриевич повесил замечательный портрет товарища Сталина. Глядя на этот портрет, нам вспоминались слова, с которыми обратился к нам Иосиф Виссарионович, когда наша четверка осталась на полюсе. Сразу становилось спокойно, а вместе со спокойствием приходила уверенность, ясность.

На борту «Таймыра» мы получили поздравительную телеграмму от товарища Сталина и членов Политбюро. Из далекой родной Москвы радио принесло простые слова братского привета. Они осветили наш обратный путь на Родину, путь незабываемый: встреча с «Мурманом» и «Таймыром», затем с «Ермаком», дорога в Москву, встречи на полустанках и станциях, наконец, праздничная Москва и Кремль. В какой еще стране может такую высокую оценку своему будничному труду получить рядовой ученый и гражданин!

Мы приехали в Кремль. Всюду улыбающиеся лица. Откровенно говоря, мы растерялись порядком. Впереди шел Иван Дмитриевич, он храбрился, но я хорошо запомнил, как он то бледнел, то краснел. Впереди его на бамбуковом древке развевалось знамя с портретом Сталина. Это знамя прошло с нами весь путь.

Сели мы за один из первых столов. Вдруг открылась дверь, вошли члены Политбюро и товарищ Сталин. Долго грохотали аплодисменты. Иосиф Виссарионович пригласил нас за стол президиума. Первым подошел Папанин. Иосиф Виссарионович обнял его и крепко по-дружески поцеловал. Потом всех нас обнял.

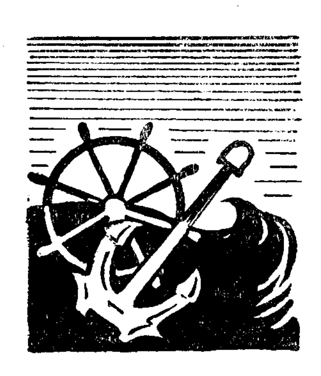
Иосиф Виссарионович расспрашивал нас о работе на льдине, рассказывал, как он беспокоился, когда ломалась льдина.

В середине вечера Иосиф Виссарионович встал со своего места, обошел стол, подошел к тому столу, где сидели наши жены, наши боевые подруги.

Товарищ Сталин познакомился с ними и всех их пригласил за стол президиума. Затем он подошел к отцу Папанина. Иосиф Виссарионович пригласил его, моих родителей и родителей Федорова тоже сесть за стол президиума.

В этот вечер товарищ Сталин сфотографировался с нами и нашими близкими. Снимок этот был опубликован. Есть эта фотография и у моей матери.

Моя мать — простая женщина, она никогда не училась, едва научилась самоучкой писать, была раньше швеей, потом стала домашней хозяйкой, прошла тяжелую жизненную школу. И вот у моей матери, дома, на самом почетном месте висит снимок с товарищем Сталиным. Сознание того, что у моей матери, матери обыкновенного советского человека, есть эта карточка, меня всегда волнует. Ведь только у нас, в нашей стране, каждый рядовой советский человек может добиться такого большого счастья, может выполнить задание товарища Сталина и лично доложить ему о выполнении этого задания.



М. ШЕВЕЛЕВ

ТВОРЕЦ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ



Северный морской путь создан и осваивается по мысли и инициативе Иосифа Виссарионовича Сталина. Это знают, этим гордятся все советские полярники. Мне хотелось бы напомнить основные факты, основные директивы товарища Сталина, которые определили всю работу большевиков в Арктике.

Неузнаваемо изменились наши представления об Арктике за последние 8—10 лет.

Восемь лет назад, в 1931 г., мы плавали на западе только до устья Енисея, а на востоке один-два парохода добирались до Колымы, да и то почти каждый год с зимовками. Все это считалось великим арктическим плаванием. Между островами Диксона и Четырехстолбовым лежала неизвестность, лежала пустота, где ни один корабль не плавал. Легендарными казались походы Норденшельда, Нансена, Амундсена. Об использовании этого пути для мореплавания никто из полярников не думал. Прежде всего, казался невозможным сам проход по всей трассе в одну навигацию. К тому же, и практической пользы от освоения этого пути мы тогда не видали. Планы наши были куцыми — за год построить еще одну-две полярные станции, еще на сто-двести миль продвинуться вперед. Идея мореплавания по Северному морскому пути в нашем представлении была, пожалуй, такой же далекой, как сейчас, скажем, кажется далеким полет на луну.

В 1931 г. в Сибирь, в Новосибирск, где тогда работал Комсевморпуть, приехал товарищ Микоян. Мы докладывали ему о нашей работе, рассказывали о том, что предполагаем делать. Анастас Иванович все внимательно выслушивал, расспрашивал, а затем сказал: «Это совсем не то. Стране нужен сквозной путь из Атлантического океана в Тихий». Мы были поражены. Тогда Анастас Иванович сказал твердо и просто: «ЦК партии и товарищ Сталин считают необходимым, чтобы путь из Атлантического океана в Тихий был проложен».

Весной 1932 г. Арктический институт готовил для сквозного похода ледокольный пароход «Сибиряков». Нашлось не мало нытиков и маловеров, которые кричали на всех углах, что затеяна утопическая экспедиция, что поход «Сибирякова» — это глупая и никчемная фантазия, что ледокол будет непременно потоплен, а сквозное плавание Северным морским путем вообще невозможно. Наркомвод отказался дать ледокол. Жалобы на него не помогли. Осталась одна возможность. Директор Арктического института О. Ю. Шмидт обратился с жалобой в ЦК партии. Через два дня мы получили постановление ЦК ВКП(б) дать ледокол и снабдить его всем необходимым.

Экипаж «Сибирякова» с честью выполнил задание и несмотря на все трудности, прошел Северный морской путь. «Северо-восточный проход», как его называли когда-то, был пройден в одну навигацию. Едва лишь корабль вышел в Берингово море, на борту была получена телеграмма товарища Сталина, Молотова и Ворошилова. Эта телеграмма хорошо запомнилась нам — полярникам. Товарищ Сталин и его ближайшие соратники писали в ней:

«Ледокол «Сибиряков»

Начальнику экспедиции Шмидту.
Капитану ледокола Воронину.

Горячий привет и поздравление участникам экспедиции, успешно разрешившим историческую задачу сквозного плавания по Ледовитому океану в одну навигацию.

Успехи Вашей экспедиции, преодолевшей неимоверные трудности, еще раз доказывают, что нет таких крепостей, которых не могли бы взять большевистская смелость и организованность.

Мы входим в ЦИК СССР с ходатайством о награждении орденом Ленина и Трудового Знамени участников экспедиции.

Сталин
Молотов
Ворошилов»

Со сталинской мудростью в этой телеграмме было прежде всего подчеркнуто историческое значение похода «Сибирякова», как сквозного похода в одну навигацию.

Вскоре «сибиряковцы» вернулись в Москву и доложили товарищу Сталину о результатах своего похода. И вот тут впервые мы, полярники, услышали от товарища Сталина гигантскую программу того, что мы должны делать.

Иосиф Виссарионович показывал знакомую карту, но после его объяснений мы начали смотреть на нее другими глазами. Товарищ Сталин говорил о том, что значительная часть нашей границы проходит по Северному Ледовитому океану. Это — наши моря, где никто и никогда не помешает нам плавать. Это единственный морской путь, который обеспечивает связь с Дальним Востоком. К нему прилегают неосвоенные районы Севера с огромными богатствами.

Товарищ Сталин рисовал такие картины будущего, что дух захватывало... А вот мы все плавали по Северу и не смогли додуматься до таких перспектив. Только после встречи в Кремле стала понятной жизненная необходимость быстрейшего освоения Северного морского пути.

Товарищ Сталин детально спрашивал, какие корабли могут пройти по северным морям. А подводная лодка пройдет? А миноносец пройдет? А сможем мы снабжать золотые прииски, расположенные на Севере? Как нужно все это делать?

Сегодня, когда все это уже сделано, такие вопросы могут показаться странными. Но тогда работникам Севера многое казалось несбыточной мечтой. Только Сталинский гений мог так смело и точно наметить практические пути нашей дальнейшей работы.

Иосиф Виссарионович поручил нашим работникам представить практические предложения: что нужно сделать для освоения в кратчайший срок Северного морского пути. Мы разработали большой план, отметили, где нужны радиостанции, какие гидрографические работы следует провести, где нужно построить базы. Составили проект постановления Правительства: такому-то Наркомату сделать то-то; Наркомводу — то-то, Наркомсвязи — то-то, Военной гидрографии — то-то.

Товарищ Сталин прочитал наш проект постановления и сказал, что у Наркомвода довольно забот на Каспии, у Наркомсвязи достаточно много волокиты с телефонами в Москве и с неаккуратной доставкой телеграмм. Созданием Северного морского пути они не смогут и не станут заниматься. Нужна специальная организация. Тогда и было решено создать при Совнаркоме СССР Главное Управление Северного морского пути.

Таким образом, Иосиф Виссарионович не только выдвинул самую идею Северного морского пути, но был инициатором создания нашей организации, которая призвана эту идею осуществить.

В 1934 г. руководители партии и правительства тепло приняли в Москве челюскинцев. Тогда Главное Управление Севморпути насчитывало полтора года своего существования. Встреча — встречей, но как только улеглась первая радость, товарищ Сталин стал внимательно расспрашивать: как идет дело с освоением Северного морского пути, что сделано за это время?.. Надо сказать, что товарищ Сталин был не совсем доволен результатами нашей работы.

Он указал нам, что мы упростили свою задачу, что наше дело — не только построить радиостанции и проверить фарватеры, чтобы можно было по этому пути плавать,— наше дело организовать плавание по Северному морскому пути. Наше дело — поднять экономику районов, прилегающих к Северному морскому пути, обеспечить базы углем, создать и поднять новую жизнь на огромных пространствах. На Севере нам нужна организация вроде некогда существовавшей Ост-индской компании,— только, конечно, с существенной разницей. Ост-индская компания строила свою работу на угнетении, на нищете, на физическом истреблении миллионов местных народов. А наша Ост-индская компания,— Главное Управление Севморпути,— должно строить свою работу для расцвета культурного и материального благосостояния местных народов и вместе с ними поднимать к жизни весь этот край.

Иосиф Виссарионович стал расспрашивать,— что для этого нужно. Помню, обсуждался вопрос о постройке новых ледоколов. Был выдвинут, в частности, проект постройки дизель-электрического ледокола. И на этот раз мы получили урок,— как надо по-хозяйски учитывать каждую деталь перед решением вопроса. Товарищ Сталин спросил, где имеются такие ледоколы и как они работают. Когда он узнал, что построен только один дизель-электрический ледокол, да и тот опытный, он сказал: конечно, такой ледокол можно проектировать, но сейчас надо создать мощные ледоколы, которые могут сразу пойти в работу.

Потом Иосиф Виссарионович спросил, хороший ли ледокол «Красин» и довольны ли мы им? Мы ответили что довольны. Нужны только переделки.

Товарищ Сталин предложил делать ледоколы такие, как «Красин», внеся необходимые переделки, чтобы получить ледоколы — быстро и хорошего качества.

На этом заседании был записан ряд чрезвычайно конкретных решений о дальнейшей деятельности Главсевморпути. Если их сейчас вспомнить, то это — вся наша сегодняшняя работа: стройка судоремонтного завода, авиаремонтный завод, порты на Диксоне, в Тикси, Провидении,— все это было тогда указано. Товарищ Сталин дал развернутую программу работы Главсевморпути на ряд лет вперед.

В 1937 г. на Северном морском пути 25 кораблей зазимовали во льдах.

Товарищ Сталин дал нам суровый урок и двумя словами определил причины зимовки кораблей. Он назвал причины «самоуспокоенность и зазнайство». Если бы не самоуспокоенность и зазнайство, то враги не могли бы так безнаказанно орудовать в нашей системе.

Всегда нам нужно быть бдительными на всех участках работы, нужно крепко помнить сталинское предупреждение.

В постановлении правительства от 29 августа 1938 г. об улучшении работы Главсевморпути была дана колоссальная практическая программа работы. Пункт за пунктом полярникам разъяснялось, что им надлежит делать, чтобы не повторялись ошибки 1937 г., чтобы Северный морской путь стал нормально действующей водной магистралью. То постановление является для нас уставом, по которому мы должны каждодневно и непрерывно работать.

Так, начиная с 1931 г. по сегодняшний день товарищ Сталин практически руководил всей борьбой за освоение Северного морского пути.

Много раз вождь и учитель давал нам, полярникам, примеры замечательной заботы о людях, учил нас по-большевистски относиться к любой порученной работе.

Товарищ Сталин учит нас заботиться о людях и в радости, и в беде, что бы с ними ни случилось. Вспоминается день прилета с полюса. День стоял исключительный, мы чувствовали себя на седьмом небе. Прилетели в Москву, знаем, что ругать нас не будут, похвалят, но не ожидали, что встреча будет такой замечательной. Мы не мечтали, что нас встретят товарищ Сталин и члены правительства. Шли, земли под собой не чуяли. Подходим к трибуне Правительства, и вдруг быстро подходит товарищ в форме НКВД и говорит:

— Не сюда, товарищи. Иосиф Виссарионович сказал — пусть сначала пойдут к семьям, ведь семьи волновались больше всех.

Расцеловались с семьями и поднялись на трибуну. Товарищ Сталин и члены Правительства нас тоже расцеловали. Мы чувствовали себя, как в сказке, в такой сказке, которая может осуществиться только в нашей стране.

В беде, если что плохое случится, каждый человек нашей страны знает — на товарища Сталина всегда надежда.

В 1933 г. на Новой Земле произошло несчастье. Туда во-время не завезли свежие овощи, началась цынга. Новоземельцы слали телеграммы, но они застревали в наркоматах. А люди болели, создавалась угроза дальнейших заболеваний. Тогда новоземельцы обратились к товарищу Сталину. В тот же вечер нас вызвали в Правительство и спросили, что нужно сделать? Мы доложили: нужно немедленно послать линейный ледокол. Дело было в феврале. Полярники знают, что значит февраль месяц для Новой Земли и Баренцова моря. Паникеры подняли крик, что поход ледокола в такое время совершенно невозможен. Наркомводовцы заявляли, что не позволят «гробить» ледокол. Некоторые, весьма уважаемые, капитаны отказались участвовать в походе.

Товарищ Сталин спросил можно ли пройти?

Что можно было ответить?

— Приложим все силы, чтобы пройти, раз это Ваша директива, товарищ Сталин.

Он сказал, что надо итти, поскольку дело касается спасения людей.

Капитану Легздину и мне было поручено итти на Новую Землю. Нам удалось этот поход выполнить успешно. Больных людей вывезли, остальных снабдили свежими овощами. Пока мы дошли до Мурманска, наши врачи всех больных поставили на ноги в самом буквальном смысле слова. Все они своими ногами ушли с ледокола. Это было волнующее зрелище; ведь когда мы брали больных на борт, у них был ужасный вид.

Мы с Легздиным были счастливы и послали рапорт Правительству о том, что задание товарища Сталина выполнено. Вечером сидим у Легздина в каюте. Радист приносит нам смятый бланк с текстом:

«Мурманск, ледокол «Красин».

Начальнику экспедиции тов. Шевелеву.

Капитану тов. Легздину.

Задание правительства по оказанию помощи зимовщикам и промышленникам на Новой Земле, несмотря на тяжелые ледовые условия, выполнено вами раньше установленного срока, что свидетельствует о большевистской энергии и настойчивости моряков «Красина» и его летного состава. Поздравляем участников экспедиции с успешным завершением ответственного ледового похода. Входим в ЦИК Союза ССР с ходатайством о награждении.

Сталин
Молотов
Ворошилов
Микоян».

Вспоминается еще один эпизод.

14 августа 1937 г., во время полета над Центральной Арктикой, у Леваневского вышел из строя мотор. О машине не было никаких вестей. На следующий день группу летчиков и полярников вызвали в Политбюро. Товарищ Сталин очень детально, с величайшим

знанием дела, расспрашивал о возможных причинах аварии. Мы технически разбирали по деталям всю машину, говорили о возможных вариантах. Иосиф Виссарионович прекрасно разбирался в самых сложных вопросах.

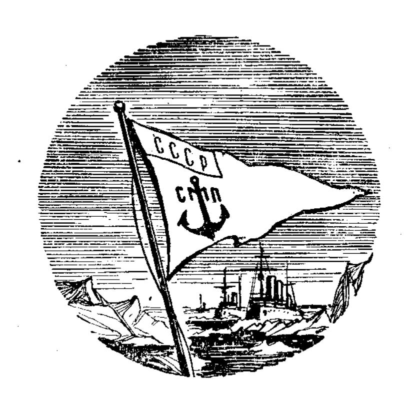
Когда мы сказали, что считаем нужным на поиски послать машины, летавшие на полюс, товарищ Сталин очень детально расспрашивал, хватит ли материалов и снаряжения, как мы обеспечим радиосвязь, что будем делать, если что-нибудь случится, в частности, поломка на льду. Только после такого распроса он разрешил нам лететь и в заключение спросил, кто из нас полетит.

Это была замечательная минута. В комнате сразу стало как-то тихо. Мы все встали и ничего не сказали. Все было понятно и без слов.

Товарищ Сталин пожелал нам удачи, счастливого пути. Уже уходя, я оглянулся и хорошо запомнил лицо товарища Сталина. Он как всегда был спокоен. Говорил он со спокойной, мудрой улыбкой. Но две складки у рта залегли еще глубже. По ним чувствовалось, как огорчен Иосиф Виссарионович пропажей машины с экипажем, как тяжело ему. Эти складки у рта запомнились нам всем.

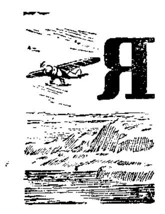
Многое еще можно рассказать о том, как товарищ Сталин разрабатывал идею освоения Северного морского пути, как он год за годом давал нам все новую программу работ, детальную программу, учил нас работать, указывал пути для выполнения своих заданий, как он поддерживал и помогал нам в трудные дни, как он одергивал нас, когда мы зазнавались.

Свою благодарность и любовь к товарищу Сталину мы, полярники, можем выразить только одним: так оборудовать, таким сделать Северный морской путь, чтобы он заслужил великую честь — называться Великим Северным морским путем имени товарища Сталина.



П. ГОЛОВИН

ВЕЛИКАЯ ЧЕСТЬ — ВЫПОЛНИТЬ ЗАДАНИЕ СТАЛИНА



Я встречался с товарищем Сталиным дважды. Первый раз это было, когда мы прилетели с Северного полюса в Москву. Я немного задержался в Архангельске. В Москве уже стояла теплая погода, у меня не было летнего обмундирования и поэтому я повязал голову платком. Машина была открытая. Подлетая к Москве, я сильно оглох. Когда вышел из самолета и меня пригласили пройти на трибуну, к товарищу Сталину, я ничего не слышал, что говорили вокруг меня. Меня представили Иосифу Виссарионовичу. Он что-то очень долго мне говорил, а я смог ответить только одно: — Дорогой Иосиф Виссарионович, я ничего не слышу!

Товарищ Сталин подошел ближе, обнял и поцеловал меня.

Потом товарищи надо мной смеялись и рассказывали эту историю так, будто Головина подвели к товарищу Сталину и Иосиф Виссарионович сказал: «Ах, вот какой Головин есть!» Головин ответил: «Я ничего не слышу». Потом товарищ Сталин сказал: «Ну, давай поцелуемся», — так это Головин сразу услышал.

После встречи на аэродроме мы поехали в Кремль. Меня посадили за стол вместе с членами Политбюро. Рядом со мной сидел Михаил Иванович Калинин, потом Водопьянов, а затем товарищ Сталин.

Вскоре у меня уши немного «отошли», и мне удалось запросто побеседовать с Иосифом Виссарионовичем.

Второй раз я увидел товарища Сталина в прошлом году в феврале. Я тогда готовился к перелету по маршруту Леваневского и подал об этом рапорт.

Несколько раз я звонил по телефону товарищу Микояну. Дело было на-ходу. Один раз я позвонил Анастасу Ивановичу, а он мне говорит:

— Мы получили сведения, что папанинскую льдину стало сильно мять. Они находятся теперь на очень маленьком клочке льда.

В тот же день меня предупредили, что нужно ехать в Кремль. Там я встретил Алексеева, Молокова, Орлова и Слепнева. Шмидт в это время поехал в Ленинград. Мы вошли в комнату, где находились все члены Политбюро и товарищ Сталин. Он был одет, как всегда, очень просто, скромно.

Иосиф Виссарионович говорил о том, что тратим мы большие деньги на освоение Северного морского пути, организуем большие экспедиции и походы, а до конца все это дело не всегда хорошо доводим.

Когда папанинцы дрейфовали, он говорил неоднократно руководству Главсевморпути, что нужно обязательно на всякий случай создать базу в Гренландии, что необходимо торопиться со снятием папанинцев, посылать самолеты, организовать дежурство. Руководство

Главсевморпути посоветовалось с одним профессором — специалистом по льдам (товарищ Сталин назвал фамилию этого профессора; вообще нужно сказать, что он знает многих работников Главсевморпути по имени и отчеству), а тот посоветовал снимать в апреле. Так и порешили. А ведь это было весьма рискованно. Судно должно было подойти к льдине и снять папанинцев значительно раньше.

Товарищ Сталин привел и другой факт. В Арктике зазимовало 25 судов. Три корабля — «Седов», «Садко» и «Малыгин» дрейфуют. Неизвестно, удастся ли их вывести в навигацию будущего года. Теперь нужно снаряжать экспедицию, посылать летчиков. В том, что проворонили и оставили их зазимовать — летчики невиноваты, а теперь они должны рисковать собой и теми людьми, которых надо вывезти с судов.

Анастас Иванович рассказал Иосифу Виссарионовичу о том, что я собираюсь лететь в Америку через Северный полюс.

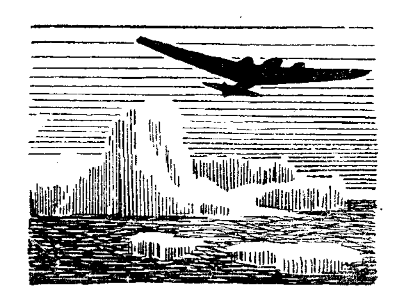
Товарищ Сталин сказал, что сейчас не время совершать такой перелет, что нужно вывезти людей с «Седова», «Садко» и «Малыгина». Там около двухсот человек. Он спросил, сможем ли мы это сделать, каково состояние самолетов.

Мы сказали, что можем, что самолеты имеются, подготовлены, моторы хорошие, новые, все опробовано, все на ходу, можно в любой момент вылетать. Тогда Иосиф Виссарионович сказал Клименту Ефремовичу, стоявшему рядом, что необходимо приготовить еще три корабля с экипажем на всякий случай. Эти самолеты должны быть наготове, чтобы мы не очутились в безвыходном положении.

Прощаясь, он пожелал нам успеха и пожал всем руки.

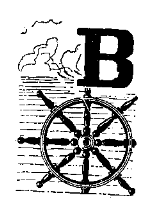
Товарищ Сталин интересуется абсолютно всем, в первую очередь интересуется людьми, дорожит людьми. Мне вспоминаются слова Водопьянова, когда мы прилетели с полюса. Он сказал: «Меня спрашивают — вдруг вы сделаете где-нибудь вынужденную посадку, что вы там будете делать,— ведь пешком то итти далеко? Я отвечаю: пешком не пойду: в Москве есть товарищ Сталин, а товарищ Сталин не бросит человека!»

Мы знаем: если товарищ Сталин заинтересовался делом и приложил к нему свою руку, дело это не пропадает и будет завершено блестяще!



В. ВОРОНИН

СТАЛИНСКАЯ ЗАБОТА



В 1934 г. мне выпало счастье впервые встретиться и разговаривать с товарищем Сталиным. Тогда в Москву прибыла команда парохода «Челюскин», вывезенная героями-летчиками из лагеря на льдах Чукотского моря. На Красной площади, в день приезда, челюскинцы и летчики выстроились длинной шеренгой. Путь от Чукотки до Владивостока и от Владивостока до Москвы сроднил нас, мы были как одна семья. Мы стояли у мавзолея Ленина и ждали того, кто вернул челюскинцам жизнь, кто вернул нас в родную семью советского народа. Мы ждали товарища Сталина.

И вот со стороны Кремля показался Иосиф Виссарионович. Он шел ровной, плавной и уверенной походкой. Приближаясь к нам, товарищ Сталин в знак приветствия поднял правую руку и затем стал всем нам по-отечески пожимать руки. Я впервые увидел товарища Сталина совсем близко.

На следующий день челюскинцы и летчики были приглашены в Кремль. Там я во второй раз увидел Иосифа Виссарионовича. В своей речи он обратился к летчикам и к нам — челюскинцам. Он говорил о том, что летчики обязаны написать о своих героических полетах, о спасении челюскинцев, а челюскинцы должны написать о научных работах.

С огромным вниманием мы слушали речь товарища Сталина. Когда он говорил о технике, о снаряжении экспедиции, упоминал о самых мельчайших деталях снабжения, я понял, что все снаряжение экспедиции происходило по непосредственному заданию Иосифа Виссарионовича. Мы, челюскинцы, обязаны великому товарищу Сталину и тем, что мы имели хорошие комплекты меховых спальных мешков, и продукты, и запасы одежды, обуви.

Мы ощутили огромную заботу товарища Сталина не только о нас, челюскинцах, но о всех полярниках. Товарищ Сталин много говорил о хороших кораблях, необходимых для плавания в Арктике, об изучении Арктики, о таком изучении, чтобы советские корабли успешно ходили с запада на восток и обратно.

Товарищ Сталин, вождь нашей партии, капитан корабля, имя которому социалистическое государство, находил время вникать во все мелочи снаряжения полярной экспедиции, руководить многообразной работой по освоению Северного Морского пути.

Через несколько дней после прибытия челюскинцев в Москву, я в числе других был приглашен в Кремль на техническое совещание, где должен был рассказать о плавании «Челюскина», о его техническом состоянии. Товарищ Сталин подошел ко мне и стал спрашивать, какое крепление было на корабле, сколько было стрингеров, как были укреплены носовая и кормовая

часть, насколько зернистая была сталь, когда получились первые разрывы шпангоутов?

Я смотрел и недоумевал. Казалось, со мной говорит опытный инженер, который на своем веку построил много кораблей. Вот тогда я понял, что строительство кораблей для плаваний находится в надежных руках. Таких дефектов, какие имел «Челюскин», не будет на кораблях будущей постройки, на кораблях, которых создадут наши советские верфи.

В заключение нашей беседы товарищ Сталин сказал, что мы должны выработать свой тип советского ледокола и торговых кораблей и построить эти корабли на советских верфях.

Хорошо запомнилось мне замечательное выступление Иосифа Виссарионовича во время встречи папанинцев в Кремле в 1938 г.

Товарищ Сталин говорил, что обычно людей оценивали исходя из ценности самых драгоценных металлов: золота, серебра, платины, драгоценных камней и т. п. Теперь эта мера, к нашему счастью, находится по ту грань социализма. Вот к примеру, какой ценой, какими драгоценностями можно определить цену Валерия Павловича Чкалова, как можно оценить его работу и великолепные полеты? Нет, не существует в мире таких ценностей, которыми можно было бы оценить и измерить таких людей, как наш Чкалов.

Слушая Иосифа Виссарионовича, я думал:

«Вот как у нас, в советском государстве, ценят людей, ценят кадры. Вот как оберегает советского человека и дорожит им товарищ Сталин».

Мне запомнился на всю жизнь другой случай. В одной из комнат Кремля, куда меня пригласили, находились товарищи Сталин, Горький и Молотов. Алексей Максимович рассказывал о том, как недавно в одной советской деревне он встретил мальчика 14—15 лет. Уже после первых минут разговора Горький понял, что мальчик развит больше своих лет. Он был хорошо грамотен, больше, чем требуется для его возраста, знал хорошо не только русскую, но и иностранную литературу. Горький спросил мальчика:— А чем ты занимаешься? Мальчик показал вдаль рукой:

— А вот, видишь?

И тогда Алексей Максимович на небольшом пригорке увидел несколько коров. Он разговаривал с пастушком, обыкновенным деревенским пастушком. После небольшой паузы, закончив рассказ, Горький заметил: «Вот какие у нас бывают замечательные дети».

Во время этого рассказа Иосиф Виссарионович все время ходил по комнате и курил трубку. Вдруг на момент товарищ Сталин замедлил шаги и сказал, что таких мальчиков у нас в стране много. Нам необходимо чаще разговаривать с ними, больше заботиться о них. Только тогда мы будем знать, какие замечательные люди растут в нашей стране.

Встречи с товарищем Сталиным останутся у меня в памяти навсегда. Они еще больше и ярче встают передо мной в эти дни, когда Иосифу Виссарионовичу исполняется 60 лет.

Хочется сказать теплое, теплое спасибо Иосифу Виссарионовичу за огромную помощь в освоении Северного морского пути. Партия, правительство и товарищ Сталин дали полярникам замечательные самолеты и ледоколы и этим облегчили нашу борьбу с суровой Арктикой.

Все это обязывает нас, полярников, отдать все силы на выполнение исторических задач, поставленных перед нами решениями XVIII партийного съезда.

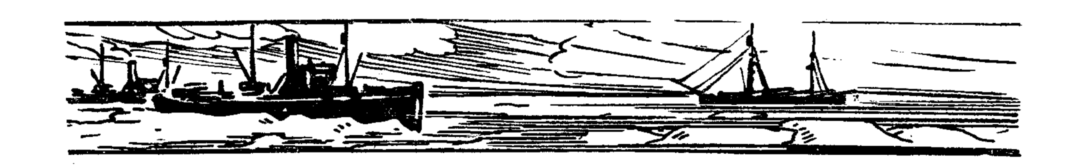
Имя товарища Сталина — символ побед коммунизма, символ борьбы и надежд трудящихся всего мира.

С этим именем мы всегда побеждали и будем побеждать.

Да здравствует товарищ Сталин!

◀ ● ▶

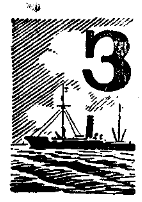
Ледокольный пароход «Дежнев»



Превратим Северный морской путь в нормально действующую водную магистраль

Н. СТЕПАНОВ

О ПЕРЕВОЗКАХ НЕФТЕПРОДУКТОВ



За последние годы в Арктику завозится много жидкого топлива (нефти, керосина, бензина и т. д.) для нужд промышленности, сельского хозяйства, полярной авиации, полярных станций.

Нефтепродукты составляют около 20 процентов всех грузов, перевозимых Северным морским путем. Больше всего жидкого топлива завозится в порты Тикси, Кожевникова, Амбарчик, Провидения и Диксон.

Однако перевозка нефтепродуктов по трассе Севморпути организована пока еще плохо.

До навигации 1938 года транспортный флот Главсевморпути перевозил жидкое топливо исключительно в бочках на палубе судов. Подобного рода перевозки вызывают большие накладные расходы, сопряжены с большими трудностями.

Требуется большое количество бочек. В течение ряда лет завозимая в различные Арктические пункты тара обратно не возвращалась. Организации, транспортирующие горючее, ежегодно испытывают острую нужду в металлической таре (которая, кстати сказать, вообще является остродефицитной в стране).

Чтобы вывезти бочки из Арктических пунктов руководству Главсевморпути пришлось ввести поощрительную систему, согласно которой за каждую вывезенную металлическую бочку экипажу судна выплачивается 10 рублей.

Горючее, перевозимое на палубе судна, находится под постоянной угрозой быть смытым водой, или легко воспламениться. Ни один портовый надзор не в состоянии принять на себя всю ответственность за выпуск судна в длительный рейс, когда на борту его вместе с горючим находятся различного рода промтовары, живой скот, охотничьи боевые припасы, сено (которое, как правило, располагается на палубе).

В истории мореплавания известно не мало случаев, когда на судах, загруженных горючим, возникали пожары по самым разнообразнейшим причинам.

Тем не менее, ежегодно приходится добиваться особого разрешения на совместную перевозку нефтепродуктов с другими грузами, так как имеющиеся танкера не обеспечивают транспортировку жидкого топлива в Арктику в нужном количестве.

При транспортировке горючего танкер имеет большое преимущество перед коммерческим судном. По сравнению с перевозкой нефетепродуктов в танкерах, тонна груза обходится дороже на 500 рублей.

Впервые на трассе Северного морского пути нефтеналивные суда (танкеры) начали плавать в навигацию 1938 г. в

направлены бухты Провидения, Амбарчик, Тикси, Кожевникова.

В том году в строй арктического флота вступили два танкера «Юкагир» и «Ненец». Они построены специально для плавания в Арктических морях. С помощью особых креплений, корпусам придана дополнительная прочность на случай удара судна об лед. Внутреннее устройство танкеров позволяет принимать разносортное горючее одновременно, начиная от высших сортов и кончая мазутом.

Доставка жидкого топлива танкерами чрезвычайно выгодна и удобна. К месту назначения прибывает одновременно весь груз, не теряя своего качества. Даже авиационный бензин доставлялся полноценным.

Грузоотправители получили большую экономию расходов на тару при транспортировке танкером.

Однако, и в перевозках жидкого топлива нефтеналивными судами встретилось много трудностей. В Арктических пунктах отсутствуют резервуары большой емкости. Это затрудняет слив горючего с танкера на берег. Суда простаивают, происходит утечка горючего, возникает опасность пожара.

Технические условия нефтеналивного судна позволяют сливать 100 т. в час. Фактически же норма слива в отдельных портах была лишь 300—330 т. в сутки (когда сливали через цистерны) и даже 120 т. (когда сливали непосредственно в бочки).

Правда порт бухты Провидения, благодаря некоторой рационализации слива добился сокращения простоя судов.

Для ускрения и удобства слива горючего, работники этого порта использовали четыре однотонные цистерны. Установленные на подмостках (высотой в 1 м) цистерны были соединены между собою трубопроводом.

Поступающая из танкера по шлангу нефть расходилась по всем четырем цистернам на основе принципа сообщающихся сосудов. К каждой цистерне приделали кран, что давало возможность наливать одновременно и 4 бочки.

Такая разгрузка танкера устранила утечки, неизбежные при сливе непосредственно в бочки, когда наконечник шланга часто приходится переносить из одной бочки в другую.

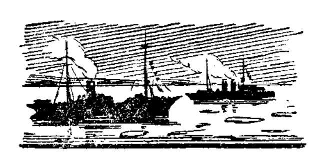
О чем говорит опыт навигации?

Чтобы хорошо снабжать горючим населенные пункты Арктики, нужно в них правильно организовать слив. При проектировании и строительстве Арктических портов нужно предусмотреть постройку резервуаров большой емкости, приспособленных для различных видов горючего.

Морскому управлению Главсевморпути необходимо заняться техникой слива. Если нефтепродукты будут поступать с танкера непосредственно на берег, надо подготовить необходимые шланги. При отгрузке жидкого топлива путем барж, нужно разработать тип этих барж (грузоподъемность и т. д.).

Пора прекратить кустарничество при перевозке жидкого топлива. Нельзя мириться с таким положением, когда каждое Управление Главсевморпути завозит для себя в Арктические порты мелкотоннажную тару.

Пора централизовать снабжение нефтепродуктами крупных арктических пунктов. Нам кажется, что уже есть необходимость создать нефтебазы в портах Провидения, Тикси, Кожевникова и Диксон. Подчинив нефтебазы Арктикснабу, можно добиться, чтобы нефтепродукты потребитель получал на месте.



А. КОСОЙ
Начальник экспедиции на гидрографическом судне «Норд»

ГОД В АРХИПЕЛАГЕ НОРДЕНШЕЛЬДА

Чтобы превратить Северный морской путь в нормально действующую водную магистраль, прежде всего необходимо составить точные навигационные карты и хорошо обследовать все варианты трассы. Тогда можно будет от экспедиционного плавания в неизвестных водах, перейти к нормальному коммерческому плаванию, обеспеченному от всяких случайностей и аварий.

До последнего времени карты трассы Северного морского пути пестрели белыми пятнами. Не было не только нужной обстановки пути, но даже сведений о глубинах некоторых проливов. Берега этих проливов, и острова, нанесенные на карту по морской описи, сделанной много лет назад, имели весьма отдаленное сходство с действительностью и мешали правильной ориентировке судоводителей.

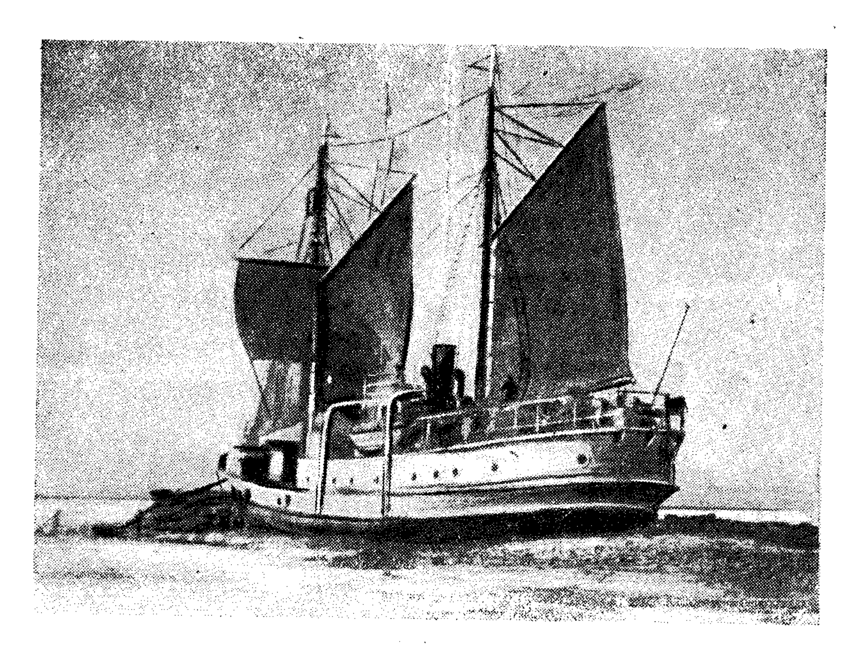
Такие проливы, как Шокальского, Санникова, Матисена оставались почти необследованными. Поэтому капитаны судов, в случае неблагоприятной ледовой обстановки на основной трассе, не решаются итти через эти проливы.

Гидрографическое управление Главсевморпути должно в ближайшее же время сделать подробную съемку берегов трассы (как материкового берега, так и всех островов), и нанести их на карту, на единой жесткой геодезической основе; произвести подробный промер по всей трассе, изучить магнитное поле нашего Севера, поведение компаса и т. д.

Начиная с 1933 г., Гидрографическое управление направляло в Арктику ряд экспедиций для изучения трассы Северного морского пути. Однако до 1938 г. экспедиции, работающие как на ледокольных, так и на гидрографических судах, носили главным образом сезонный характер. Такой метод работ не давал нужного эффекта. Большая часть времени уходила на приход в район работ и на возвращение обратно. Для работы в Карском море оставалось не более двух месяцев, а в центральной или восточной Арктике — не более одного.

Работы проводились несистематически, порой в районах мало актуальных. Зимовали экспедиции очень редко и то не на морской трассе, а на реках (например Колымская экспедиция 1933—1935 гг., Колымская 1936—1937 гг., Анадырская 1936—1937 гг. и другие).

Зимовочные экспедиции, использовав навигацию для рекогносцировки района и организации баз, имеют возможность широко развернуть полевые экспедиционные работы в самые лучшие в Арк-



Гидрографическое судно «Норд» на зимовке в архипелаге Норденшельда. Паруса подняты для просушки

тике месяцы: апрель — июль. Опыт работы зимовавшего гидрографического судна «Торос» в 1936—1937 гг. показал, что гораздо рациональнее перейти в основном на зимовочные экспедиции, оставив сезонные только для работ в открытом море и в близлежащих районах (например, у Новой Земли).

В 1938 г. две зимовочные экспедиции на гидрографических судах «Норд» и «Торос» были направлены для работ в архипелаг Норденшельда.

Участок трассы от полуострова Зари до пролива Вилькицкого один из самых необследованных и самых капризных в ледовом отношении. Наблюдения многих лет показали, что лед, спускаясь с Севера, подходил вплотную к берегам острова Русского — ограничивающего архипелаг с севера, закрывая проход для сквозного плавания. В то же время береговая полынья заманчиво тянула судоводителей следовать вдоль нее. Однако, полная неисследованность прибрежного варианта трассы — пролива Матисена, закрывала этот путь для коммерческого мореплавания.

По сведениям ранее бывавших в архипелаге экспедиций: Толля в 1901 г., Амундсена в 1918 г., в проливах этого архипелага имеется много банок и наблюдается аномальное поведение магнитного компаса. На основании работ этих экспедиций часть островов архипелага была нанесена на карту приближенно.

Только в 1936 г. впервые наши ледокольные суда «Седов» и «Русанов» и гидрографическое судно «Торос» посетили южный район архипелага. В 1937 г. ледокол «Ленин», не имея возможности обойти архипелаг с севера, провел караван через его проливы, блестяще доказав, что этот вариант трассы может использоваться и его необходимо только детально обследовать.

В первую очередь надо было обследовать пролив Матисена, установить его безопасность для прохождения судов с любой осадкой и дать его точную карту.

Эта задача, так же, как и составление общей карты архипелага, была возложена на зимовочные экспедиции на гидрографических судах «Норд» и «Торос», снаряженные в 1938 г. Экспедиция на «Норде» была направлена в восточную часть архипелага.

В первых числах августа 1938 г. гидрографическое судно «Норд» вышло из Архангельска, имея на борту, кроме команды, шесть человек научно-технических работников.

Транспортные средства экспедиции — тридцать четыре собаки, уголь, жидкое

топливо и пр., были доставлены в архипелаг Норденшельда ледокольным пароходом «Мурман».

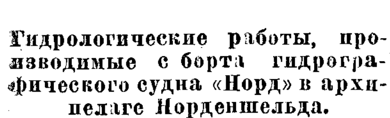
Задержавшись на Диксоне, суда прибыли в архипелаг 29 августа, пройдя оттуда весь путь по чистой воде.

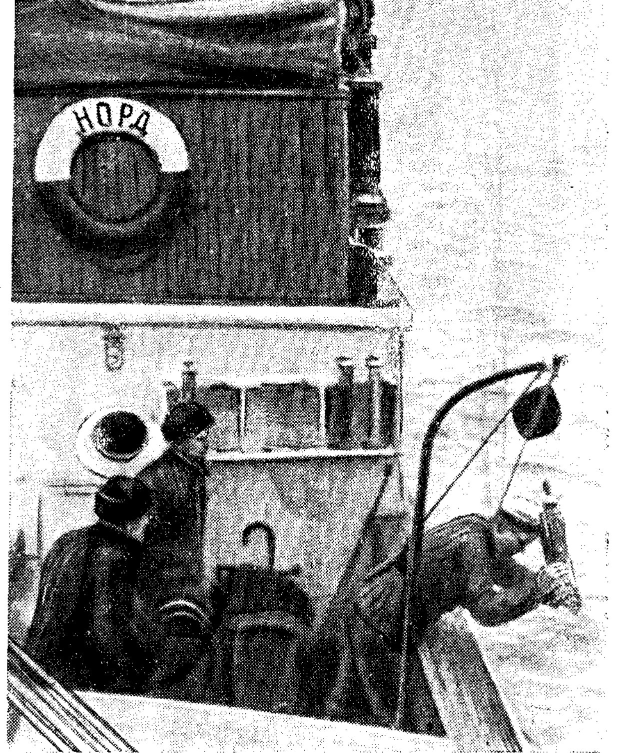
Исключительно благоприятная навигация 1938 г. позволила нам сразу же широко развернуть хозяйственные и научные работы в архипелаге. Прежде всего мы организовали промысел морского зверя, так как наши собаки не были обеспечены кормом. Промысел проводили два человека, высаженные на одном из островов архипелага и снабженные шлюпкой и боеприпасами. Они же должны были обучить собак, никогда ранее не ходивших в упряжке.

Экспедиция на судне «Норд» весь сентябрь и часть октября плавала в архипелаге, организуя базы для зимних и весенних партий, производя постройку триангуляционной сети. Параллельно с этим она проводила рекогносцировку района и попутный судовой промер в северной части архипелага.

Местом для зимовки судна был выбран остров пилота Алексеева в юго-восточной части архипелага. Имеющаяся там бухта закрыта от ветров всех румбов и судно в ней обеспечено от ледового сжатия. Это место оказалось очень благоприятным, так как в начале навигации 1939 г. бухта очистилась ото льда всего на несколько дней позже, чем окружающие проливы. Судно спокойно вышло на чистую воду без помощи взрывов.

Первые же дни нашей работы показали, что старые морские карты ничего общего не имеют с действительностью. Целый ряд островов: Шукевич, Унковский и другие, обозначенные на карте, на самом деле не существовали, но зато на северо-востоке архипелага была открыта целая группа новых островов, названная «Островами двадцатилетия комсомола». Некоторые из островов этой группы, как например, «Норд», достигали 25 квадратных км,


Гидрологические работы, производимые с борта гидрографического судна «Норд» в архипелаге Норденшельда.



при высоте в 75 м. над уровнем моря.

Животный мир в архипелаге Норденшельда богатый. Осенью 1938 г. мы заготовили медвежьи шкуры и сшили из них себе обувь, взамен непригодной обуви из собачьих шкур, которой экспедиция была снабжена. Хуже обстояло дело с промыслом морского зверя. В 1938 г. в этих водах было мало нерпы. Кроме того у нас почти не было снастей. Это привело к тому, что к началу зимы собаки были плохо обеспечены кормом.

* * *

После почти четырехмесячной ночи наступила арктическая весна — появилось солнце. Начались полевые экспедиционные работы. Уже в феврале две гидрологические партии покинули судно. Они ушли пешком, в сопровождении собачьих упряжек, на 60—70 км от места зимовки. Морозы в это время достигали 30—35°, дули сильные ветры, поэтому переходы были очень тяжелые. Работа проводилась в тесных палатках, поставленных прямо на льду, причем единственными отопительными средствами были примуса и паяльные лампы. Гидрологи, одетые в малицы из собачьего меха, тяжелые и плохо согревающие, работали по 25 часов подряд, все время имея дело с обжигающим на морозе металлом и с ледяной водой. Несмотря на это, обе партии в начале марта благополучно вернулись на судно.

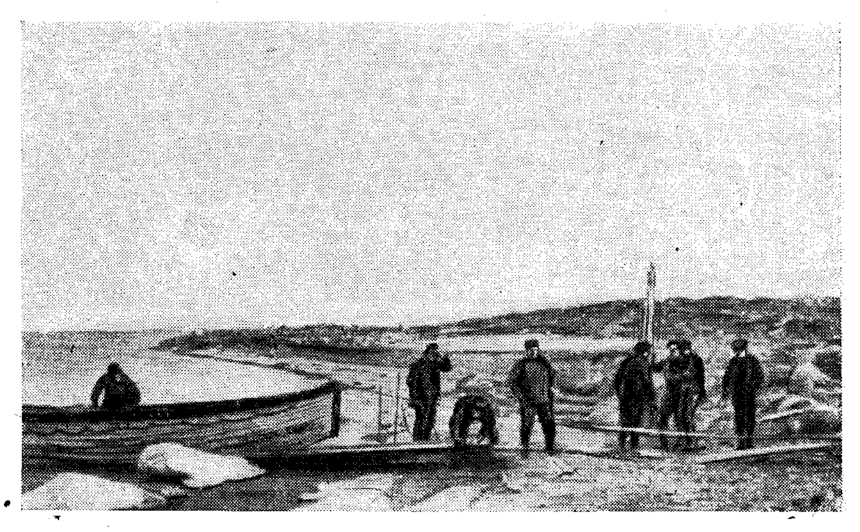
В первых числах апреля полевые партии раскинулись на громадной площади в 8000 квадратных км.

Весна (лучшее время для работ в Арктике) сильно запаздывала. Вся первая половина апреля сопровождалась резким понижением температуры и сильнейшими пургами.

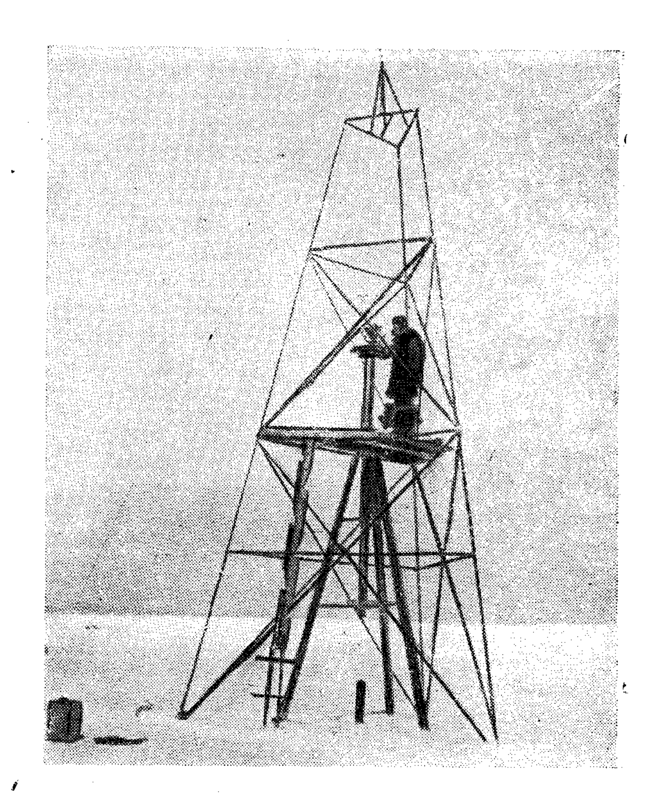
Чтобы лучше представить себе в каких условиях приходилось работать нашим партиям, приведу несколько примеров.

Каюр одной из триангуляционных партий, отправившийся за продовольствием, на обратном пути был застигнут пургой, потерял ориентировку и вынужден был разбить палатку на «неизвестном» острове. В течение двух суток он отсиживался там, не имея ни капли горючего и собачьего корма. Когда же пурга стихла и можно было выйти из палатки, каюр в полусотне шагов от себя увидел свою базу, где эти двое суток сидел голодный геодезист, мучаясь неизвестностью о судьбе каюра.

Пурга, разыгравшаяся 13 апреля, едва не кончилась трагически. С утра погода была тихая и ясная. Промерная партия вышла со своей базы, разбив-



Организация базы для научной работы на острове Бианки (архипелаг Норденшельда)



Металлический разборный триангуляционный знак в архипелаге Норденшельда

шись на три группы. Две из них, по шесть человек, отправились к северу и к югу от базы, за 5—6 км, чтобы взять со льда глубины, а каюр выехал километров за 12 для организации временной базы.

На основной базе остался лишь один лекпом, исполнявший обязанности кока. Не успели люди подойти к месту работы, как налетела пурга и видимость стала не больше, чем на десять шагов. Одетые легко, по походному, и не имея с собой продовольствия (настойчивое требование: забирать при удалении от базы полушубки и 2—3-дневный запас продовольствия, часто не выполнялось, так как все приходилось везти на себе), товарищи построили с надветренной стороны снеговые стенки и больше суток сидели под их защитой. Через полтора суток, потеряв надежду на скорое окончание пурги, обе группы вернулись на базу, с трудом найдя дорогу по компасу.

Каюр же, проблуждав более суток по проливу, вышел на один из островов. Здесь от него убежали собаки, очевидно почуяв зверя. Потратив много времени на их поиски, каюр наугад побрел по острову. Вскоре он случайно вышел к своему зимовавшему судну, пробыв без пищи и сна более двух суток.

Потеря упряжки собак грозила срывом работ промерной партии. Нужно было быстро перестроить работу: одной из групп пришлось устроить свою базу на судне «Торос», зимовавшем в районе промера этой группы. Как только стихла пурга, начали энергичные розыски пропавших собак. Через 5 дней, занесенные снегом и сильно отощавшие, они были найдены километрах в восьми от судна.

Много неприятностей в работе нам доставила снежная слепота. Она не раз выводила из строя на несколько дней товарищей, работавших с инструментами и каюров, не всегда имевших возможность пользоваться темными очками.

С середины июля, в разгар полевых работ, началось интенсивное таяние снега на льду. Берега к этому времени совершенно оголились, переходы от острова к острову приходилось делать по колено в воде, а собаки в некоторых местах вынуждены были плыть. Неров-



Ледовый бур конструкции механика Галышева

ные и острые иглы льда резали им в кровь лапы. Одна за другой собаки выходили из строя, хотя мы им постоянно шили обувь.

Сотрудники, возвращаясь с работ, выливали массу воды из своих сапог. Вскоре появились широкие трещины на льду, затруднявшие передвижение. В первой половине июля пришлось свернуть все полевые работы.

На опыте наших зимних и весенних работ можно сделать много выводов относительно экипировки и снабжения гидрографических экспедиций. Нашей геодезической партии приходилось делать длительные переходы, за 100—110 км от зимовки. Работники таких экспедиций, конечно, должны снабжаться максимально легкой и теплой одеждой. Ее нужно шить не из собачьего меха, а из оленьего. Вместо собачьих пим, выдерживающих только 2—3 перехода, нужны теплые и легкие камусные пимы. Вместо тяжелых брезентовых палаток (их можно оставить лишь для стационарных партий), нужны легкие шелковые прорезиненные палатки, которые легко может нести один человек.

Необходимо серьезно подумать о питании маршрутных партий, увеличив и разнообразив ассортимент мясных консервов.

Нужно также разрешить вопрос о легком и питательном корме для собак на время длительных переходов (производство собачьего пеммикана и т. п.).

Марштурные зимние партии необходимо снабжать паяльными лампами, ко-

торые быстро и хорошо обогревают палатки.

Совершенно недопустимо выпускать полевые партии, не обспечив их высокими резиновыми или болотными сапогами для весенних переходов по воде.

Было бы рационально организовать пошивку сапог из шкур морского зверя, причем шить их не по образцу городских фабрик, а по чукотскому или ненецкому образцу. Сшитые таким образом сапоги сохраняют ногу сухой даже при длительном пребывании в воде.

Для проведения ледового промера Гидрографическое управление должно серьезно подумать о создании удобного и надежного ледового бура. Буры, которыми были снабжены наши партии, оказались непригодны для работ. Только упорная, двухмесячная работа одного из лучших стахановцев экспедиции, механика Галышева, сделавшего нам бур своей конструкции, обеспечила выполнение плана промерных работ.

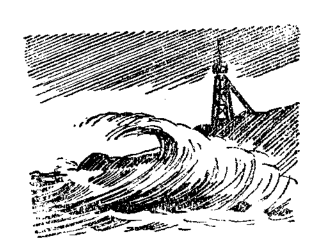
* * *

Выйдя 31 июля с места зимовки, гидрографическое судно «Норд» в течение почти всего августа проводило работы в архипелаге, снимая зимние базы и заканчивая плановые работы. Только 22 августа мы пустились в обратный путь.

За год работы экспедиции, на карту нанесены, на твердой геодезической основе, 35 островов, часть которых совсем не была раньше на картах. В то же время эта карта исправлена за счет островов, числившихся на прежних картах, но в действительности не существующих. Подробно изучены течения в архипелаге Норденшельда, изучено магнитное поле па трассе и проведен подробный систематический промер пролива Матисена, показавший полную пригодность его для прохода судов. Обнаруженные камни и банки на трассе также нанесены на карту. Дана общая характеристика глубин в остальной части архипелага.

Составленная еще во время экспедиции карта говорит о преимуществах пути через архипелаг перед другими вариантами трассы.

В будущую навигацию советские корабли и славные ледоколы, вооруженные новыми картами и лоциями, будут бороздить пустынные прежде воды архипелага Норденшельда.



Н. СМИРНОВ

ОРГАНИЗОВАТЬ СОБСТВЕННУЮ ПРОДОВОЛЬСТВЕННУЮ БАЗУ[1]



По решению партии и правительства, Северный морской путь должен быть превращен в третьей пятилетке в нормально действующую водную магистраль. На Крайнем Севере идет освоение горных, лесных, промысловых и других богатств, растет население, поднимаются его запросы в хозяйственном и культурном строительстве. Все это с особой остротой выдвигает проблему создания собственной продовольственной базы на Крайнем Севере.

Практическое разрешение этой задачи возложено Правительством, кроме местных организаций, Наркомзема, Дальстроя, также на Главное управление Севморпути.

Постановлением СНК СССР от 29 августа 1938 г., Главсевморпуть обязан развернуть строительство и эксплоатацию овощно-животноводческих совхозов, ферм и теплично-парниковых хозяйств, чтобы тем самым обеспечить потребности предприятий Главсевморпути, расположенных на Крайнем Севере, свежими овощами и продуктами животноводства. Однако, эта программа развития сельского хозяйства, четко сформулированная в решении правительства, до сих пор реализуется недопустимо медленными темпами.

Задание правительства на 1939 г.,— построить 1000 кв. м. теплиц, 1000 парниковых рам и организовать на Чукотке овощно-картофельный совхоз,— невыполнено.

В текущем году строится всего лишь 420 кв. м. теплиц и 100 парниковых рам. Но и этот крайне ограниченный объем работ остался без достаточных капиталовложений. Около 30 процентов работы по строительству теплиц и парников, из-за отсутствия средств, переносится на 1940 г. Это значит, что фактически ни одна из теплиц не вступит в эксплоатацию в 1939 г. Организация на Чукотке овощно-картофельного совхоза совершенно не начата.

Несмотря на огромную нужду предприятий Главсевморпути,— в первую очередь строящихся портов, полярных станций и горной промышленности,— в овощах и животноводческих продуктах, собственная продовольственная база на Крайнем Севере далеко еще неудовлетворяет все растущие потребности.

На 1 октября 1939 г. в системе Главсевморпути имелось 12 сельхозпредприятий, из них: 5 совхозов, 2 машинно-промысловые станции, 5 теплично-парниковых хозяйств. Нижеследующая таблица показывает направление работы сельхозпредприятий и их географическое размещение (см. табл. 1).

---

[1] Печатается в порядке предложения.

Таблица 1

Сельхоз-предприятия	Ведущее направление их работы	Объем производства в данное время	Местонахождение
	Овощно-животноводческие совхозы		
1. Совхоз Полярный.	Овощно-молочное.	110 гектар пашни, 900 голов крупного рогатого скота и свиней.	Игарка, Красноярского Края.
2. Совхоз Сангархайский.	Овощно-молочное.	24 га пашни.	Якутская АССР.
	Оленеводческие совхозы		
1. Волочанский.	Транспортно-мясное.	1300 голов оленей.	Таймырский Нац. Округ.
2. Потаповский.	Транспортно-мясное.	2000 голов оленей.	Таймырский Нац. Округ.
3. Анадырский.	Транспортно-мясное.	14 000 голов оленей.	Чукотский Нац. Округ.
	Машинно-промысловые станции		
1. Булунская.	Рыбно-промысловое.	Выловлено 5000 цент. рыбы.	Якутская АССР.
2. Провиденская.	Зверобойное.	Добыча 1700 голов моржей	Чукотский Нац. Округа.
	Теплично-парниковые хозяйства		
1. Провидение.	Овощеводческое.	122 кв. м. теплиц, 20 парниковых рам.	Чукотский Нац. Округ.
2. Уэлен.	Овощеводческое.	60 кв. м. теплиц.	Чукотский Нац. Округ.
3. Остров Врангеля.	Овощеводческое.	60 кв. м. теплиц.	Чукотский Нац. Округ.
4. Тикси.	Овощеводческое.	100 кв. м. теплиц.	Якутская АССР.
5. Диксон.	Овощеводческое.	100 кв. м. теплиц.	Таймырский Нац. Округ.

Как видно из этих данных, существующая в нашей системе сеть сельскохозяйственных предприятий исключительно ничтожна, по сравнению с объемом работ Главсевморпути в области промышленного, промыслового и культурного освоения Крайнего Севера.

С качественной же стороны эта сеть не выдерживает никакой критики. Значительное количество хозяйств совершенно не дает никакой продукции для рабочих и служащих Главсевморпути, а расходует ежегодно огромные средства. К числу таких хозяйств относятся Булунская и Провиденская машинно-промысловые станции, Потаповский и



В теплице бухты Провидения. Работница теплицы — эскимоска проверяет температуру земли

(Фото А. Соломон

Волочанский оленеводческие совхозы и Сангархайский овощно-животноводческий совхоз.

Продукция обслуживаемых машинно-промысловыми станциями колхозов полностью сдается заготовительным организациям системы Наркомпищепрома и Наркомторга. Продукция Потаповского и Волочанского оленесовхозов исчислялась, например, за весь 1938 год всего лишь в количестве 34 центнеров мяса, значительная часть которого осела внутри самих хозяйств. Между тем затраты средств на эти совхозы составили только в 1938 г. 729 тыс. руб. Сангархайский овощно-животноводческий совхоз при расходе средств в 285,5 тыс. руб., совершенно не дал в 1938 году никакой продукции. Наряду с этим такое крупное на севере хозяйство, как совхоз Полярный, имеющий товарный выход овощей в размере 118,3 тн. за 1938 год, молока — 288 тн., мяса 19 тн.,— снабжал овощами и молоком преимущественно организации города Игарки, а не предприятия Главсевморпути.

Неудовлетворительное состояние собственной продовольственной базы требует коренной перестройки работы по пути, указанному в решении СНК СССР от 29 августа 1938 г.

Начавшееся в 1939 г. строительство теплично-парниковых хозяйств является лишь первым началом в этом большом и ответственном деле.

В условиях сурового климата Арктики, проблема снабжения полярников свежими овощами может быть успешно разрешена с помощью овощеводства закрытого грунта. Опыт работы теплиц в бухте Тикси, на острове Диксон и в порту Провидение это блестяще подтвердил. При незначительной затрате средств, молодой агроном энтузиаст Севера т. Лопуха получил в теплично-парниковом хозяйстве Провидения за текущий год около 44 центнеров свежих овощей, обеспечив ими не только работников порта, но частично и слу-

жащих полярных станций в заливе Лаврентия и Уэлене.

В бухте Тикси теплично-парниковое хозяйство сдало для снабжения коллектива работников полярной станции свыше 6 центнеров овощей, из них огурцов 4 центнера.

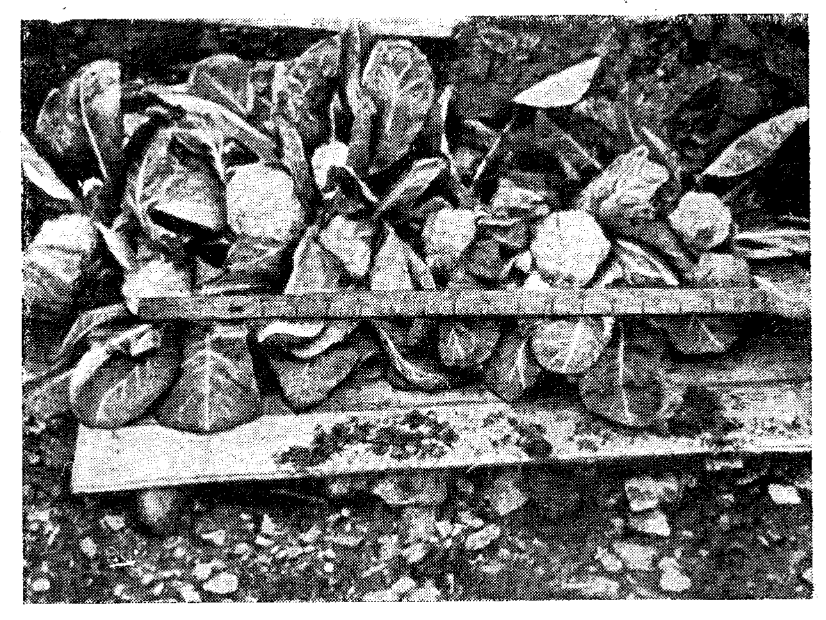
В 1940 году ожидаемая продукция теплично-парниковых хозяйств составит 66 центнеров овощных культур. Однако, намеченные темпы строительства теплиц явно недостаточны.

В соответствии с ростом хозяйственных предприятий на Крайнем Севере, подъемом культурных и материальных запросов работников Главсевморпути, программа строительства теплиц и парников, предварительно намеченная в плане третьей пятилетки в размере 1020 кв. м. теплиц, 515 рам парников должна быть увеличена минимум в полтора раза.

Кроме намеченного строительства теплиц и парников на Диксоне, Тикси, Уэлене, Врангеле, Провидении, Шмидте, Угольной, Нордвике и Тихой — теплично-парниковое хозяйство необходимо развернуть также на м. Челюскин, в Чаунской губе, на о. Еслом, Зырянке.

При крупных портах, горных предприятиях и частично полярных станциях, необходимо организовать (на основе детального изучения районов) животноводческие фермы молочно-свиноводческого направления. Вокруг этих ферм нужно создать кормовую базу грубых и сочных кормов и овощеводство открытого грунта. Опыт работы в бухте Тикси и в других Арктических пунктах показывает возможность выращивания скороспелых корнеплодов и овощей почти во всех районах, где находятся предприятия Главсевморпути. Такие фермы должны быть созданы в бухте Кожевникова, бухте Угольной, в Провидении, Тикси, Диксоне, Пеледуе, Зырянке.

При организации ферм не исключено некоторое удаление сенокосных угодий от местонахождения скота. Например, для фермы в Тикси базу грубых кормов вероятно можно будет организовать в низовьях рек Лены, для Диксона — на Енисее и т. д. Однако, такая разобщенность не создаст препятствия строительству ферм. В ряде случаев она создаст возможность наиболее рациональной организации кормовой базы и позволит освободиться от дорогостоящего завоза грубых кормов морским путем.



Цветная капуста из парников в бухте Тикси



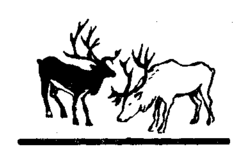
Клинские теплицы в совхозе «Полярный».

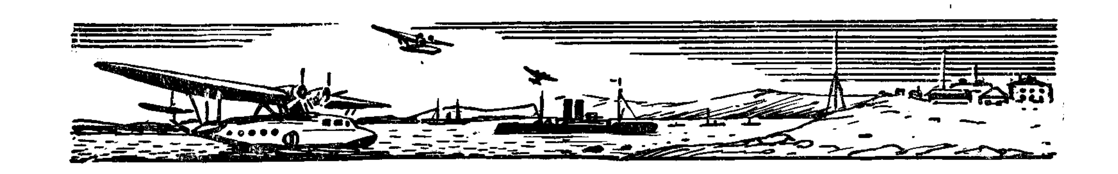
Фото Г. Кулигина и А. Гончарова

В районах предполагаемого строительства ферм и теплично-парниковых хозяйств, надо создать сеть исследовательских опорных опытных сельскохозяйственных пунктов,— «разведчиков». Необходимо организовать небольшие изыскательские комплексные сельскохозяйственные партии, для изучения и выбора территории под фермы и тепличные хозяйства.

Для комплектования животноводческих ферм Чукотки здоровым племенным скотом, свободным от бруцеллеза и туберкулеза, целесообразно организовать базовый племсовхоз, в районе Владивостока или на Камчатке. Такие же хозяйства, на наш взгляд, необходимо организовать для обслуживания северной части Якутии.

Подчиняя деятельность сельскохозяйственных предприятий основной задаче — превращения Северного морского пути в нормально действующую транспортную магистраль,— Главсевморпуть должен создать в третьей пятилетке прочную собственную продовольственную базу при всех своих ведущих предприятиях.



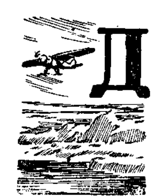


Полярная авиация на службе Северного Морского Пути

И. ЧЕРЕВИЧНЫЙ

Пилот самолета «Н-275»

ГЛУБОКИЕ АВИАРАЗВЕДКИ НА ТРАССЕ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ



До навигации 1939 г. на трассе Северного морского пути самолеты, как правило, несли службу тактической авиаразведки. Она определялась районом плавания морских судов, т. е. обычно проходила в пределах 200—300 км. от берегов материка (за исключением моря Лаптевых и отдельных полетов самолета «Н-243» в 1938 г. в Карское море).

Начиналась авиаразведка тогда, когда первые морские суда уже выходили в море.

Навигация 1939 г. является переломным периодом в организации авиаразведки на трассе Северного морского пути.

Если раньше авиаразведка в основном была тактической, то в навигацию 1939 г. ее задачи расширились. В этом году проводилась глубокая, стратегическая разведка до 80° с. ш.

В навигацию 1939 г. судоводители располагали уже сведениями о состоянии и характере льдов в районе, далеко уходящем на Север от обычной трассы их продвижения (в Карском море, в море Лаптевых и в западной части Восточно-Сибирского моря). Благодаря этому, судоводители имели полную возможность маневрировать, выбирая благоприятные ледовые условия для плавания в обширном районе, не страшась углубиться на север от обычной береговой трассы.

Но все же старые традиции плавания у берегов, боязнь удаляться на север — до сих пор сохранились у судоводителей. Даже в тех случаях, когда авиаразведка доносила о благоприятном плавании в более северном районе, чем проходит обычная трасса, капитаны не решались воспользоваться этими советами.

А ведь 3 года подряд, в период с 1 августа до 20 сентября, для судов, идущих сквозными рейсами с запада до устья реки Колымы, путь от мыса Челюскина в обход Ново-Сибирских островов с севера был самым благоприятным

в ледовом отношении. В это время в прибрежной части моря Лаптевых еще зачастую держатся большие массивы тяжелых льдов. Для судов с большой осадкой труднопреодолимо мелководье пролива Дмитрия Лаптева, хотя оно и вскрывается в начале навигации. Проливом же Санникова в это время абсолютно невозможно пользоваться, так как он вскрывается частично лишь в начале сентября.

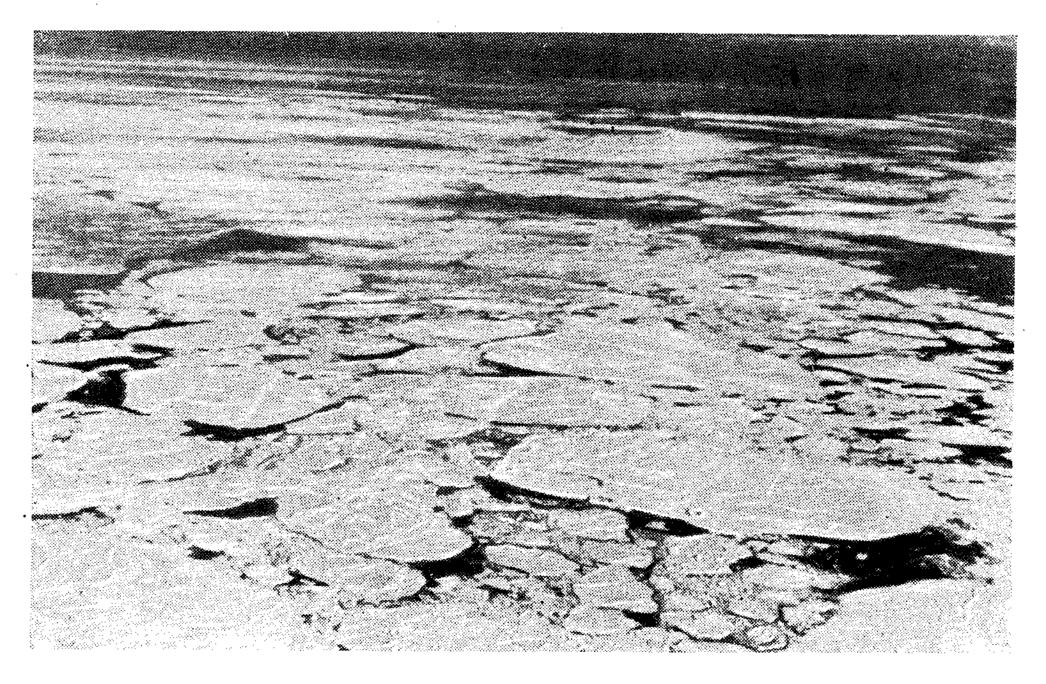
Стратегическая авиаразведка в навигацию 1939 г. охватила, правда единичными полетами, район от побережья до 80° с. ш.

Экипаж самолета «Н-243» (пилот М. И. Козлов), работавший в Карском море, в одном из своих полетов осветил состояние этого моря до 82° с. ш. Самолет «Н-275» обследовал район от восточных берегов Северной земли, захватил архипелаг островов Де-Лонга и дальше на некоторое расстояние на северо-восток.

В этих широтах, конечно, нашим коммерческим судам делать нечего. Но это не значит, что летать там не нужно. Чем большими сведениями располагают судоводители, тем увереннее они могут плавать. Когда им известно, что севернее их трассы имеются большие пространства чистой воды, они могут быть спокойны и не ждать каждый день скопления льдов.

Кроме того, глубокие авиаразведки дают возможность делать кратковременные и даже довольно продолжительные прогнозы о состоянии трассы Северного морского пути.

В навигацию 1940 г. стратегическая авиаразведка должна шагнуть еще дальше вперед. Если в навигацию 1939 г. она определяла состояние отдельных северных морей, то в последующие навигации она будет делать разрезы нескольких морей в один день. Глубокая авиаразведка должна охватить полярный бассейн до 80—82° с. ш. в пределах от 60° в. д. и на восток до 170° з. д. Это даст возможность расширить трассу Северного морского пути и уве-



Крупно-мелко-битый лед в районе острова Рудольфа в июле 1939 г. (снято с самолета)

Фото Б. Карандзея

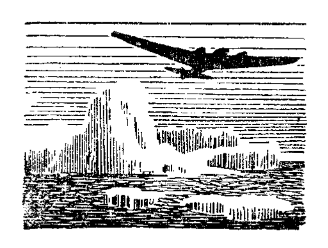
Самолет среди битого льда в бухте Диксон

Фото Н. Жукова

личить скорость продвижения морских судов. С этим связана и возможность совершать сквозные рейсы коммерческих судов Мурманск — Провидение — Мурманск.

Глубокая авиаразведка должна начинать свою работу задолго до начала навигации, чтобы дать возможность нашим научным работникам определить прогнозы на предстоящую навигацию. Для гидросамолетов 1—10 июня является вполне возможным сроком для начала глубоких стратегических авиаразведок.

Наша полярная авиация располагает прекрасной материальной частью. Она вполне может делать разрезы не только одного — двух морей, но и всего Ледовитого океана, в пределах границ СССР. Это внесет большой вклад в науку изучения полярного бассейна.



Н. ЖУКОВ
Штурман самолета «Н-207»

РАБОТА САМОЛЕТА «Н-207» В НАВИГАЦИЮ 1939 Г.



В 1939 г. впервые были введены преднавигационные ледовые разведки.

В конце мая тяжелый четырехмоторный самолет (флагман экспедиции на Северный полюс) на колесах вылетел из Москвы в Арктику. Самолет шел под управлением Героя Советского Союза М. В. Водопьянова, А. Н. Тягунина, штурмана Н. М. Жукова, при участии профессора Н. Н. Зубова и Б. Г. Чухновского. Поздний вылет из Москвы и ранняя весна помешали экспедиции выполнить весь комплекс заданий. Ограничившись разведкой в юго-западной части Карского моря, и произведя экспериментальную окраску льда в районах Маточкина Шара и западного берега Ямала, экипаж был вынужден вернуться на материк.

В дальнейшем за время полетов в юго-западной части Карского моря, ни один из самолетов не обнаружил этих окрашенных полос льда.

На смену сухопутным самолетам для преднавигационных разведок были выделены морские самолеты с большим радиусом действия. Базами этих самолетов до очищения от льда основных баз Главсевморпути, были устья больших, уже вскрывшихся рек — Печоры, Енисея и Лены.

Самолет «СССР — Н-207», под управлением Героя Советского Союза А. Д. Алексеева, проводил преднавигационные разведки в Западном секторе Арктики.

Наш самолет — амфибия «Н-207» сильно отличается по своей конструкции от дальних разведчиков, работавших в восточных районах Арктики. Выпускное шасси позволяло нам производить посадки на сухопутные аэродромы, выруливать на берег в местах стоянок (хотя посадка производилась на воду), увеличивать маневренность машины в мелководных, незнакомых нам водяных бассейнах.

Технический отдел Управления полярной авиации в этом году плохо подготовил наш самолет. Он, зная о неисправности автопилота и тормозов на шасси, все же отправил самолет в экспедицию. Только благодаря усилиям наших механиков,— примерно через месяц, тормоза были исправлены. Ни одно штурманское требование также не было выполнено.

3 июля мы завершили наш план преднавигационных разведок и передали вахту самолету «СССР — Н-303», прибывшему в Усть-Кару.

После прилета гидросамолетов ледовой разведки на основные морские базы, самолет «Н-207» перешел на изы-



Герой Советского Союза полярный летчик А. Д. Алексеев.
Рис. художн. П. Саранцева

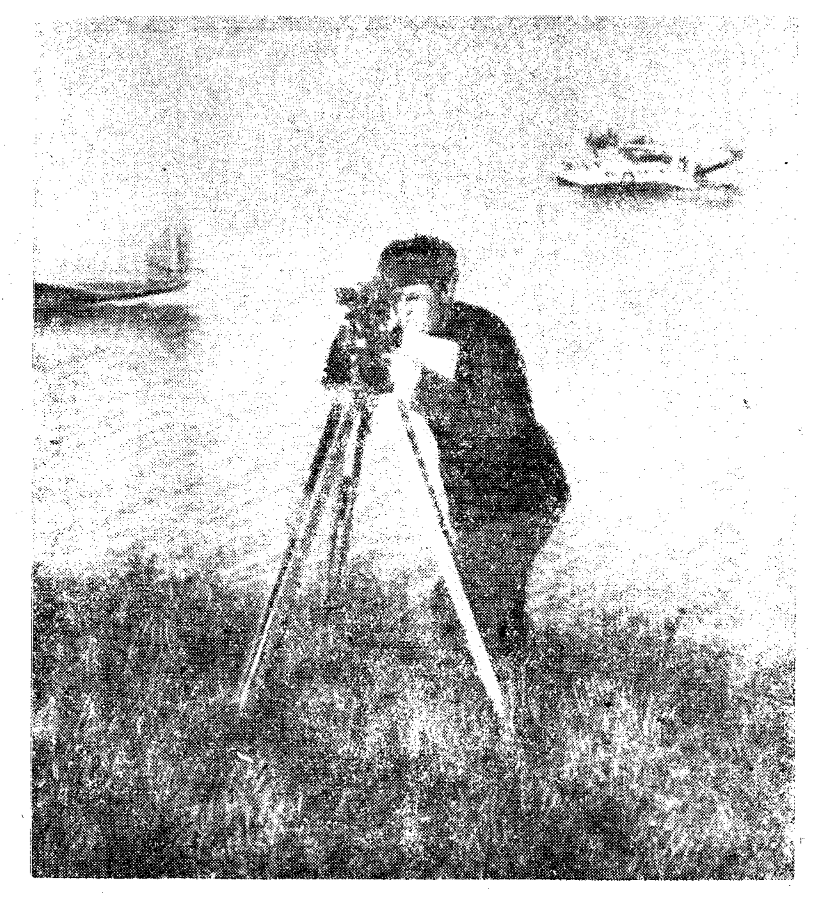
скательские работы, только эпизодически проводя полеты по ледовой разведке, по заданию Штаба Проводки.

Изыскательские работы охватывали большой район, ограниченный меридианами острова Вайгач и бухты Тикси.

Авиабазы, расположенные в морских бухтах, не могут полностью и в нужные сроки обеспечить суда ледовыми разведками. Бухты эти поздно вскрываются, часто забиваются льдом и авиаразведчики зачастую совершают полеты уже после прохода кораблями проливов.

В навигацию этого года на ледовую разведку были выделены самолеты с очень большим радиусом действия. Базы для них переносились из морских бухт в устья рек. Эти реки вскрываются раньше, чем море и редко забиваются морским льдом. Перелет к этим базам почти всегда проходил по оборудованным линиям.

В задачу нашей экспедиции входило изыскание новых баз и описание и составление лоций всех маршрутных вариантов к этим базам. Нужно было произвести наземную и воздушную съемки, почвенные и гидрологические наблюдения, необходимые для новых объектов строительства. На случай тяжелых в ледовом отношении лет, нужно было подыскать такие места, где бы вскрытие ото льда было гарантировано. В этих местах должны быть организованы запасные базы горючего, даже без жилых построек.



Инженер экспедиции по изысканию новых авиабаз т. Жемчужный производит съемку местности для будущих построек.

Фото С. Писарева

В прежние годы, выходя на ледовую разведку с Енисея в юго-западную часть Карского моря, мы с А. Д. Алексеевым ежегодно меняли маршруты, стараясь выбрать наиболее безопасный из них, учитывая условия погоды на морском побережьи и т. д. За ряд лет нами были составлены лоции маршрутов: Красноярск — Диксон — о. Белый — о. Вайгач; Красноярск — Усть-Енисейский Порт — Новый Порт — о. Вайгач; Красноярск — Туруханск — Хальмер-Седе — о. Вайгач. Наиболее благоприятным маршрутом был последний вариант. Для гидросамолета, летящего этим маршрутом, имеется большое количество посадочных площадок и хороших навигационных ориентиров. Он проходит над населенными пунктами и, кроме того, очень мало зависит от плохих погод, преобладающих на морском побережьи.

Наш перелет из Усть-Кары в Игарку в этом году еще раз доказал, что выбранный нами ранее маршрут,— наиболее благоприятный.

Отличная по отстою и удобствам эксплоатации бухта Диксон, в этом году, так же как и в прошлые годы, долгое время была забита льдом. Самолеты ледовой разведки не могли ею пользоваться. Производить же полеты для ле-

довой разведки из Игарки могут только самолеты с большим радиусом действия. Бесполезный протон машины в таких случаях составляет около 1500 км. Сооружать новые базы ниже Игарки не рационально, так как большие площади воды на Енисее создают для самолетов условия, близкие к условиям открытого моря.

Чтобы приблизить в этом районе самолетные базы к морю, мы обследовали реку Пясину, вскрывающуюся сравнительно рано.

Полет к устью Пясины проходит над большими водными пространствами, хорошо обеспечен ориентирами. В районе этого полета есть много населенных мест.

Наши авиаизыскания опередили гидрографические работы в этом районе. Вопрос о некоторых объектах, вполне пригодных для авиации, приходилось оставлять на будущее, когда будет уточнена гидрографическая карта. В особенности это относится к восточной части берега Харитона Лаптева. В ближайшие два года зимующие там гидрографические боты вероятно дадут полный разрез дна. Тогда легче будет разрешить вопрос с авиабазами в Карском море.

Интересную работу мы провели на Таймыре. Наиболее труднопроходимыми участками для кораблей являются архипелаг Норденшельда и проливы Северной Земли. Раньше самолеты на ледовую разведку в этот район прилетали с запада. В будущую навигацию они, вероятно, получат более удобную базу и подходить к ней будут не с запада, а с юга, через Таймырское озеро. Этим будет обеспечен значительно более ранний приход кораблей, самолеты смогут провести разведки, как дальние, так и ближние.

К сожалению, в Хатангском районе, обслуживающем проливы Северной Земли самолетами ближней разведки, мы не смогли выполнить всю программу



Лагерь экспедиции по изысканию новых авиабаз на реке Таймыре. Справа штурман Н. М. Жуков, слева 1-й бортмеханик Ф. И. Краснов

Фото С. Писарева

работ по изысканию баз. Этот район тяготеет к устьям рек Хатанги и Оленека. Выход самолетов к устью Хатанги не представляет особых трудностей. К устью Оленека можно итти по трем вариантам пути: через Хатангу, через Лену — Оленекской протокой и по Оленеку, пересекая сухопутный участок в районе поселка Тюмяти, Арбангда, Булун. Наиболее удобный из них,— третий вариант,— по реке Оленек. Этот маршрут нами был тщательно изучен.

Особенно трудно было обследовать озера, которые предполагается использовать в качестве запасных посадочных площадок. Опросы местного населения об их глубинах давали разноречивые сведения. Мы не могли рисковать посадкой и на озера, дно которых хорошо можно было осмотреть с воздуха.

Для измерения глубин этих озер с самолета мы применили следующий метод: на веревку определенной длины с одного конца привязывался груз, а с другого окрашенный поплавок. Если поплавок тонул,— это означало, что глубина достаточная и посадку производить можно. Таких поплавков мы сбрасывали на каждое озеро по три штуки: в начале, на середине и в конце озера. Неудобства, связанные с производством этой работы, заключались в том, что наш Технический отдел не сделал на нашем самолете ни одного открывающегося иллюминатора. Это чрезвычайно усложняло и удлиняло процессы измерения глубин.

Бытовая сторона нашей экспедиционной жизни в этом году мало отличалась от прошлых лет. Почти всю навигацию мы прожили на самолете, спали в спальных мешках. Пищу, состоящую главным образом из концентратов, готовили также на самолете. Недостающим продовольствием нас снабжали работники полярных станций. Полярники нас всюду встречали приветливо и помогали нам. За все время был только единственный случай невнимательного отношения к нашим нуждам. Старший по зимовке в Усть-Таймыре т. Комаров не пожелал в ущерб своим личным удобствам отвести одну комнату для жилья летчикам (на станции в 3-х комнатах живет всего 3 человека). Он предоставил нам сарай и чердак. Пришлось воспользоваться и этой «любезностью», так как ночевка под любой крышей,— все же лучше, чем житье на самолете.

На самолете у нас была очень хорошая библиотечка, подбор книг в которой мог удовлетворить самого требовательного читателя. С наступлением сумерок и в плохую погоду, мы с большой пользой проводили свой вынужденный досуг.

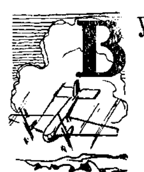
Мы изучали материалы XVIII Партсъезда или обсуждали полученные по радио последние известия о международных событиях.



А. ГРАЦИАНСКИЙ

Пилот самолета «Н-237»

НА ЛЕДОВОЙ РАЗВЕДКЕ



В успехе навигации на трассе Северного морского пути большую роль играет авиаразведка, систематически освещающая ледовое состояние морей.

В 1939 году ледовые разведки были начаты на месяц раньше и в более широких масштабах, чем в прошлые годы.

Самолеты вышли в море задолго до того, как на Северном морском пути появились первые караваны судов. Преднавигационные разведки осветили весеннее состояние льдов в море и позволили нашим ледовым бюро заранее предвидеть характер и сроки изменения ледовой обстановки во время навигации.

В ледовой разведке этого года участвовали летающие лодки с большим радиусом действия и впервые сухопутные самолеты. Можно считать, что опыт применения сухопутных самолетов для авиаразведок удался и в будущем ждет своего продолжения.

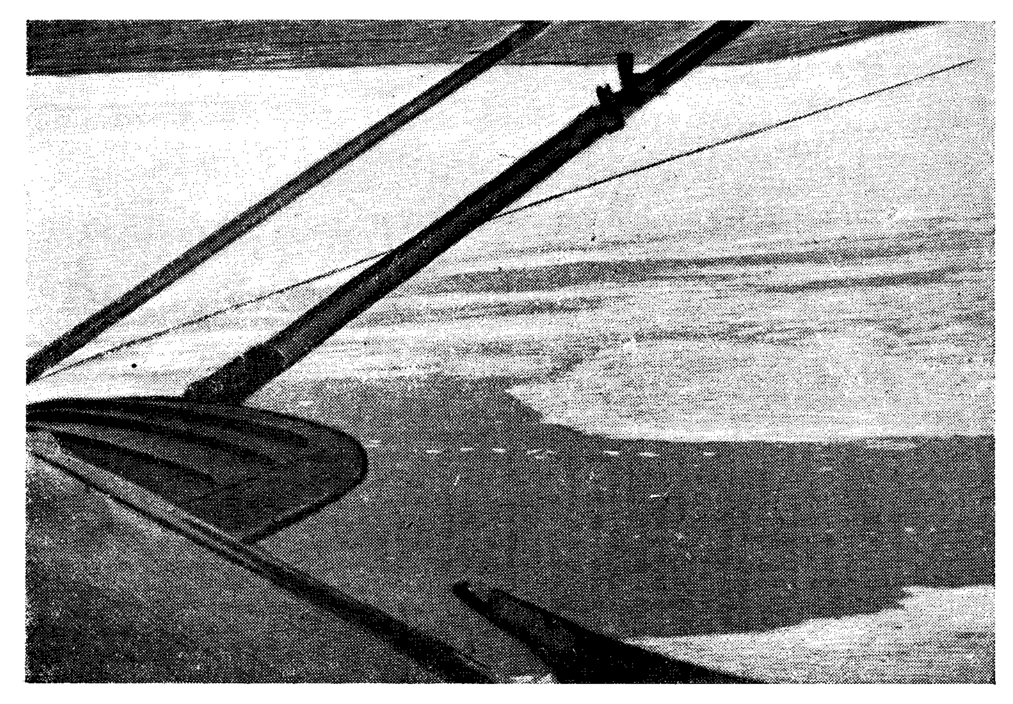
Во время полетов Героев Советского Союза т. Водопьянова на сухопутном самолете «Г-2», т. Алексеева на самолете-амфибии «Н-207», а также летчиков Козлова и Черевичного на двухмоторных летающих лодках дальнего действия, собраны ценные сведения о льдах Карского моря в преднавигационный период.

Благодаря хорошей организации ледовых разведок в навигацию нынешнего года, штаб проводки и капитаны кораблей всегда располагали самыми подробными сведениями о ледовом состоянии на трассе. Это дало возможность всем судам без задержек придти в порты назначения.

В навигацию 1939 г. состояние льдов было таково, что оказался доступным для плавания южный вариант трассы Северного морского пути, прилегающий непосредственно к материку. Например, архипелаг Норденшельда, наиболее трудный участок пути в прошлые годы, в этом году оказался вполне проходимым в своей южной части,— в проливе Матисена.

27 июля первый караван судов во главе с ледорезом «Литке», воспользовавшись данными ледовой разведки, прошел проливом Матисена и направился в море Лаптевых. На пути он встречал мелко-крупно-битый лед в 3—4 балла. Интересно отметить, что на северо-востоке Карского моря все лето держались тяжелые льды и только узкая прибрежная полоса оставалась чистой. Господствовавшими ветрами в Карском море были восточные и северо-восточные, которые и отжимали лед от берегов Таймырского полуострова.

Экипажу нашего гидросамолета «Н-237» поручено было вести наблюдение за ледовым режимом в проливе Вилькицкого и прилегающих к нему районах.



Первое разводье, встреченное самолетом «Н-237» в Карском море у острова Ригнес

Фото Г. Абросимова

5 июля, перед нашим вылетом в море, с острова Диксона нам сообщили: «Бухта Диксон покрыта льдом. Устье реки Пясины вскрылось 28 июня, за исключением берегового припая. Река Ленивая у мыса Стерлегова вскрылась 2 июля и посадка возможна, но с большой осторожностью,— плавают отдельные льдины. Устье Таймыры сковано льдами. Бухта Диксон и устье реки Таймыры должны очиститься от льдов в 20 числах июля».

Из Игарки мы вылетели на мыс Стерлегова. Летели над рекой Пясиной через мыс Входной. Продвигались к морю вслед за уходившим льдом.

6 июля утром мы были уже на мысе Стерлегова. Море еще сплошь сковывали льды. Ярко светило незаходящее солнце. По реке Ленивой у берегов плавали сильно подтаявшие, грязные льдины. Повсюду бежали ручьи талой воды. На берегу реки и в тундре по оврагам еще лежало много снега. Весна только наступала.

8 июля стоял солнечный и сравнительно теплый день. Видимость была отличная. Мы полетели на ледовую разведку к берегам Северной Земли. Повсюду были сплошные, невзломанные, выглядевшие по-зимнему льды. В проливе Шокальского среди льдов торчали большие айсберги.

В этом полете мы наблюдали одно очень редкое явление для Арктики. Над берегами Северной Земли, покрытой ледниками, на высоте 800 м мы встретили слой теплого воздуха с температурой + 18°. В то же время на мысе Челюскина температура воздуха у земли была всего + 1°.

Прогноз, данный с Диксона, оправдался довольно точно. Из бухты Диксон последний лед вынесло 20 июля, а устье Таймыры очистилось 22 июля.

Служба погоды острова Диксона, под руководством синоптиков Фролова и Чуканина, образцово обслуживала самолеты ледовой разведки метеорологическими и синоптическими материалами. Их прогнозы довольно точно освещали метеорологическую обстановку даже в районах, сильно удаленных от каких-либо пунктов наблюдения.

Радиоцентр Диксона также уделял самолетам большое внимание.



Экипаж самолета «Н-237» на мысе Стерлегова. Слева командир самолета А. Н. Грацианский

Фото Г. Абросимова

На борту самолетов были передатчики, приемники и хорошо подобранный состав радистов. Они обеспечивали связь самолетов с землей из любого пункта. На всех самолетах были установлены мощные резервные, аварийные передатчики, которые всегда могли оказать помощь экипажу в случае вынужденной посадки. Ледовые донесения часто передавались кораблям непосредственно с борта самолета. Связь самолета с береговыми радиостанциями во время полета поддерживалась регулярно.

Прошли времена, когда бочки с горючим, выброшенные на берег с проходящего судна, считались авиабазами. Теперь все делается по иному. Вдоль всего побережья Ледовитого океана строятся авиабазы, технически оснащенные, с удобным культурным жильем для летного состава.

Зима в этом году в Арктику пришла очень рано. Уже в конце августа начались морозы и снегопады. В первых числах сентября задули сильные холодные ветры и начались штормы. По ночам красочно загоралось северное сияние.

Устье реки Ленивой 9 сентября покрылось первым льдом. Навигация в море заканчивалась.

16 сентября гидросамолеты ледовой разведки закончили свою работу и улетели на юг, к зимним базам.



И. СПИРИН
Герой Советского Союза

ОСНОВНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К АРКТИЧЕСКОМУ САМОЛЕТУ



Своеобразные условия Арктики требуют специально сконструированного самолета для полетов за полярным кругом.

В Арктике почти нет аэродромов, оборудованных для стоянки самолетов. Их приходится держать под открытым небом. Идущий по несколько суток подряд снег иногда совершенно заносит самолеты. Частые метели и пурги, с сильными порывистыми ветрами, создают своеобразную нагрузку самолету. В мельчайшие отверстия крыльев и фюзеляжа набивается огромное количество снега. Например, во время экспедиции на Северный полюс после продолжительной метели или пурги кабины самолетов были сплошь забиты снегом. Приходилось подолгу выгребать его оттуда, тщательно очищая все уголки, приборы и рулевое управление.

Вообще полеты в Арктике очень сложны. На стоянках самолет находится в тяжелых условиях, в полете он очень часто подвергается обледенению и сильной болтанке. Кроме того, в арктических полетах самолет большей частью подымается в воздух с большой перегрузкой. Все это заставляет предъявлять особые требования к арктическому самолету.

Самолет для Арктики должен быть с повышенной прочностью; его конструкция и моторы — абсолютно надежны. Он должен быть прост в эксплоатации.

Для больших арктических перелетов желательно иметь большой, многоместный самолет. Он может иметь даже несколько моторов. Это даст возможность совершать беспосадочные полеты на большие расстояния и иметь на борту достаточное количество членов экипажа. Последнее обстоятельство значительно упрощает уход за самолетом и подготовку его к полету.

Для полетов на близкие расстояния могут быть применены самолеты легкие, с небольшим экипажем. Но во всех случаях экипаж не должен быть менее трех человек, иначе эксплоатация самолета вдали от жилых мест будет затруднительна.

Обычно операции на легких самолетах имеют небольшой радиус действия. Но каков бы ни был этот радиус, полеты в Арктику сложны, требуют тщательной подготовки и очень внимательного отношения к ним.

Лучше всего производить полеты в Арктике на самолете-амфибии. В этом случае посадка может быть совершена и на сухопутной площадке и на воде. Если полет происходит зимой,— с успехом могут быть применены также и сухопутные самолеты на лыжах. Летом, когда начинает таять снег, посадка на лыжах возможна не всюду. В

это время в большинстве мест удобнее садиться на колесах.

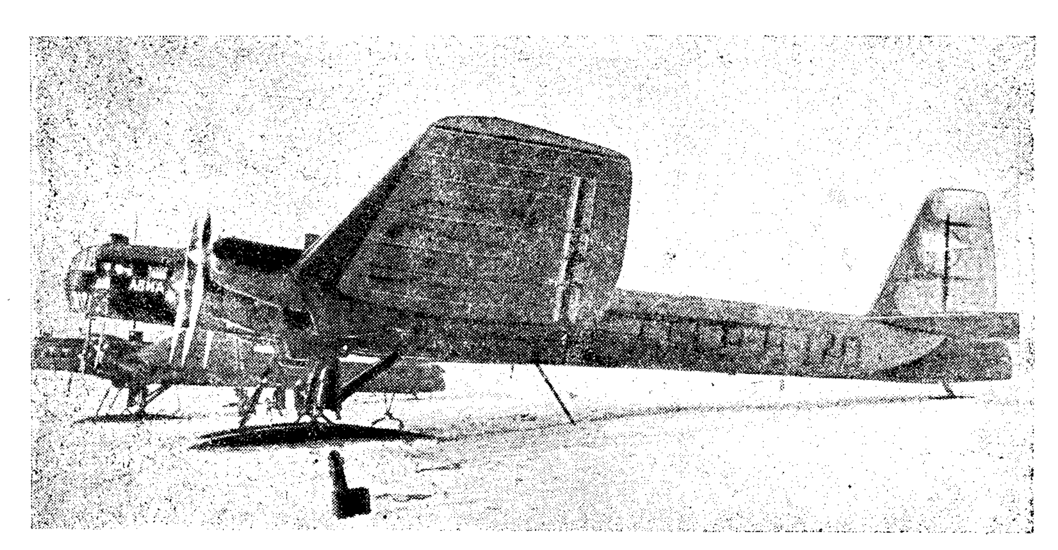
Арктический самолет надо так приспосабливать, чтобы в любой момент можно было сменить лыжи на колеса или наоборот. Поэтому на борту самолета всегда, и зимой и летом, должен быть один комплект лыж или колес, в зависимости от того, на чем он стартует.

Очень важное условие,— это тщательная и надежная заделка всех, даже мельчайших отверстий, в фюзеляже и крыльях самолета. Набившийся во время мятелей снег из самолета удалять очень трудно и всегда некоторое количество его остается. При довольно частых вариациях темпиератур этот снег превращается то в лед, то в воду. Это приводит к неправильной работе отдельных агрегатов, к заклиниванию управления, вызывает ржавчину отдельных деталей самолета и обильную коррозийность.

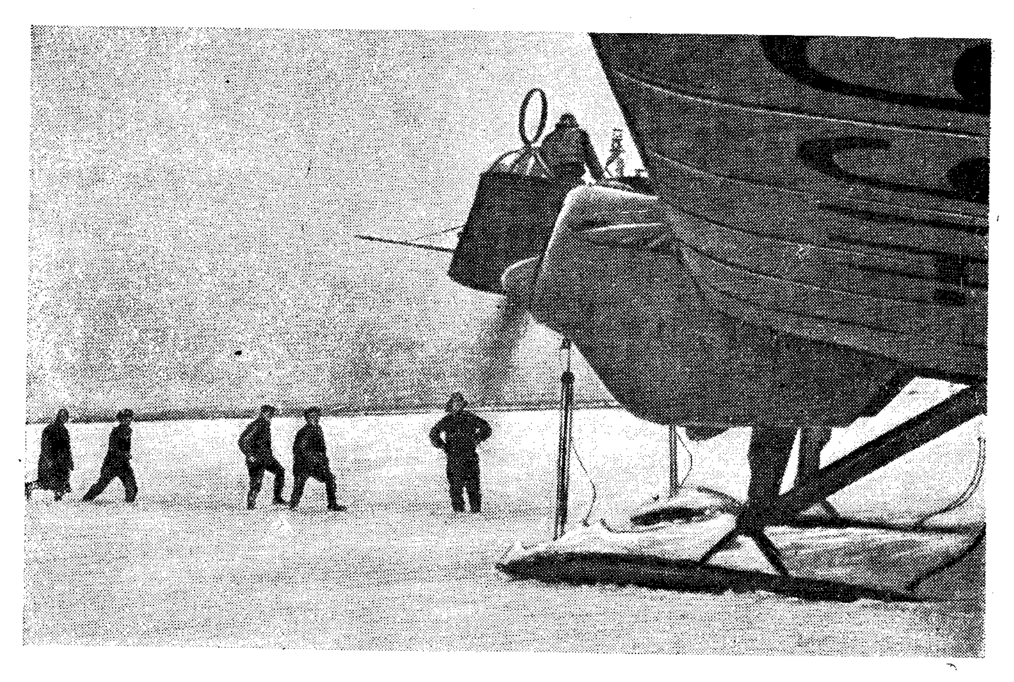
В случае посадки самолета вдалеке от населенных мест, экипажу приходится жить в самолете. Поэтому тщательная заделка всех щелей важна и для этой цели. Если самолет имеет отверстия, то в них непрерывно со свистом будет врываться ветер, а в пургу набиваться целые сугробы снега. При сильных ветрах внутри металлического самолета стоит сплошной гул и сам он непрерывно и резко содрогается. Как бы хорошо все не было закреплено, все-таки сильный ветер непрерывно рвет полотняные капоты моторов и бьет о борта их пряжки и концы затяжек. Это еще больше усиливает резкий шум и треск, напоминающий шум в клепальном цехе большого завода.

Поэтому для полетов в Арктике очень важно приспособить самолет к нормальному житью в нем всего экипажа. Кроме удобных и просторных кабин для летчика, штурмана, радиста и других членов экипажа, на самолете должны быть каюты для жилья. Это — хорошо защищенные и утепленные отсеки внутри самолета, с подвесными койками, по типу морских. Если позволяет площадь внутри самолета, желательно, чтобы в каждом отсеке было две койки и чтобы в нем была бы возможность стоять во весь рост. Но такие каюты, конечно, могут быть очень невелики. Поэтому в самолете необходимо иметь еще и общую кают-компанию, где экипаж, собравшись вместе, мог бы обедать или заниматься какой-либо работой.

Нужно в самолете устроить и небольшую кухню, так как в пургу на воздухе невозможно даже развести примус, а горячая пища в Арктике имеет колоссальное значение. Кухня должна нахо-



Флагман экспедиции на Северный полюс «Н-170»



Самолет полюсной экспедиции «Н-166»

диться в отдалении от рабочих и жилых мест. Внутренность ее необходимо так оборудовать, чтобы были приняты все противопожарные меры, например, обить ее асбестом, иметь под руками огнетушители и т. д.

На самолете должно быть электрическое освещение и желательно электроотопление. На стоянке трудно питать осветительную и отопительную сеть от аккумуляторов, поэтому на самолете нужно иметь походную ветряную электростанцию. На длительных стоянках ветряной двигатель прикрепляется к самолету или устанавливается на снегу. В Арктике ветродвигатель может работать почти непрерывно, питая аккумуляторы и снабжая, таким образом, самолет электроэнергией.

Одним словом, самолет должен быть так оборудован, чтобы экипаж, вынужденный отсиживаться где-нибудь в ненаселенном месте, мог бы нормально существовать: в тепле, питаясь горячей пищей и имея относительно нормальные бытовые удобства.

Моторы на арктических самолетах должны быть особенно надежны. Они могут быть и водяного и воздушного охлаждения. В последнем случае решающее значение имеет масло. Если масло не настолько густеет, что превращается в твердое вещество, то экспедиция с мотором воздушного охлаждения не так еще затруднительна. Если же для мотора нужно такое масло, которое очень густеет, как например, касторовое масло, превращающееся в твердое вещество, то с такими моторами в Арктике лучше не связываться. Обогреть и запустить их будет очень тяжело.

Самолет с мотором водяного охлаждения, как показал опыт, более удобен в эксплоатации. В радиатор такого мотора наливается незамерзающая даже при сильных морозах жидкость антифриз. Капоты моторов, масляный бак и вся масляная проводка утепляются войлоком. Капоты моторов делаются так, чтобы под них к моторам систематически поступал теплый воздух и, задерживаясь там, обогревал бы весь мотор, масляный бак, масляные и водяные магистрали.

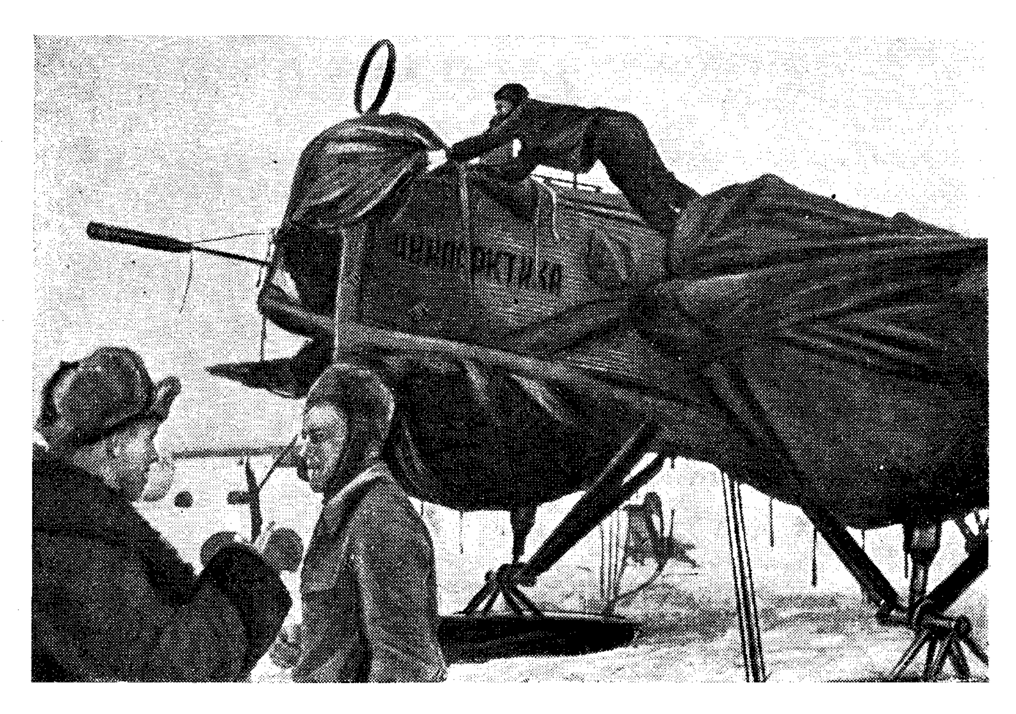
Во время экспедиции на Северный полюс обогревание мотора производилось следующим образом: примерно в полутора метрах от нижней части капота прикреплялась очень мощная лампа-примус, которая непрерывно давала

внутрь капота очень теплый воздух, довольно быстро обогревая и мотор и все его агрегаты. Чтобы запустить мотор даже при очень низких температурах, нужно было при этих условиях обогревать его не больше 30—40 минут. Если не было ветра, время на прогрев уходило еще меньше.

На многомоторных арктических самолетах для быстрого разогрева и запуска моторов большое значение имеет соединяющая все моторы водяная магистраль. Между каждым мотором в этой магистрали имеются краны. Если их открыть,— водяная система всех моторов будет сообщаться. И наоборот, если краны закрыть, то водяная система каждого мотора будет действовать самостоятельно. Эта система имеет очень большое значение для прогрева моторов. При очень сильных морозах или ветрах экипажу достаточно разогреть и запустить только один мотор. Хорошо нагретая вода в этом моторое, после открытия крана, сообщается с холодной водой соседнего мотора и разогревает ее. Прогретая вода во втором моторе дает возможность запустить и его. Затем прогревается третий мотор и т. д.

Такая система прогрева моторов была на каждом самолете, летавшем на Северный полюс. При наличии хороших ламп, довольно быстро разогревающих каждый мотор в отдельности, экипаж эту систему использовал редко. Но все же она представляет собой ценное средство для прогрева моторов и с успехом может применяться в Арктике.

Запуск моторов обычно производится сжатым воздухом. Большого количества баллонов со сжатым воздухом, конечно, самолеты с собой взять не могут. Для этой цели на самолетах нужно устанавливать специальные компрессоры. Компрессор, приводимый в движение маленьким бензиновым моторчиком, нагнетает воздух в баллоны, установленные на самолете. А из этих баллонов воздух уже расходуется на запуск моторов. На самолетах экспедиции на Северный полюс эта система запуска моторов дала очень большой эффект.



Одевание капотов на моторы самолета полюсной экспедиции

Как запасный способ следует рекомендовать запуск моторов с помощью амортизатора. Этот способ можно применять, если откажет в работе компрессор или моторчик, приводящий в действие компрессор. Амортизатор должен быть длиною от 10 до 15 м и толщиною не менее 2 см. Один конец его надевается на лопасть винта. Винт, установленный в горизонтальное положение, поддерживается на месте одним из членов экипажа. Несколько человек растягивают амортизатор по ходу вращения винта. Когда амортизатор достаточно натянут, держащий за винт человек, по команде быстро опускает лопасть винта. Натянутый амортизатор сообщает винту вращение. Хорошо прогретый мотор амортизатором запускается довольно легко. Чем больше натянут амортизатор, тем энергичнее он приводит во вращение винт и запуск может быть произведен быстрей.

Большим неудобством при полетах в Арктике является примерзание лыж к снегу или льду, особенно у тяжелых самолетов. Площадь лыж у тяжелых самолетов очень велика, и при больших нагрузках они крепко вдавливаются в снег или прижимаются к поверхности льда. Создается очень большое трение, при котором часть льда или снега еле заметно расплавляется и, как только самолет остановился, лыжи крепко примерзают к снегу или льду. Поэтому, прежде чем остановить самолет, следует подстелить листы фанеры, мех, кусок газгольдора или просто наложить в ряд тонких прутьев (если они имеются) и нарулить на эту подстилку так, чтобы на нее встали лыжи. С такой подстилки обычно самолет сходит легко. При взлете нужно действовать энергично и быстро, чтобы не дать лыжам прилипнуть к снегу или льду, после того, как он съехал с этой подстилки. При очень тихом ходе самолета лыжи прилипают к снегу и самолет останавливается. В этом случае достаточно по краю лыжи аккуратно, но в то же время с силой, стукнуть деревянной кувалдой. Лучше это делать по заднему или переднему концу лыжи, в то время, когда моторы работают, как при рулежке. От удара лыжи слегка страгиваются с места и самолет начинает рулить. Если самолет недолго стоял после того, как остановился от прилипания лыж, он относительно легко снимается с места покачиванием его за хвост из стороны в сторону.

Идеальным разрешением этого вопроса был бы электрический обогрев лыж. Для этого рабочая поверхность лыж обивается тонкой листовой сталью, по которой пропускается электрический ток. Как показали опыты, для того, чтобы стронуть самолет с места, при этом способе требуется всего несколько минут. Для питания же этой системы нужен довольно громоздкий агрегат. Но, тем не менее, этот способ весьма актуален, надежен, прост и может с успехом применяться в Арктике.

Очень серьезным вопросом при полетах в Арктике является обледенение. Оно часто происходит, как в воздухе, так и на земле. Существовало мнение, что обледенение самолетов бывает в полете в двух случаях: 1) при температурах близких к 0° и 2) при температурах близких к —10°. Но это мнение в Арктике абсолютно не оправдывается. При полетах экспедиции на Северный полюс обледенения бывали при самых различных температурах, даже при —28°. В последнем случае самолет на стоянке покрывался слоем белого как снег льда, толщиной в 3—6 см. Скалывать этот лед было очень сложно. Он крепко оседал на металлической обшивке самолета и при скалывании легко можно было повредить эту обшивку.

Нарастание льда часто происходит очень интенсивно как в воздухе, так и на земле. Иногда, освобождая самолет от толстого слоя льда на стоянке, экипаж не успевал еще дойти до хвостового оперения, как нос самолета вновь покрывался льдом.

Особенно сложно освобождать от льда лопасти металлического винта, так как их легко можно повредить. Лучше всего производить обтаивание льда на лопастях винта. Для этого через металлическую трубу, длиною примерно в 1 м и толщиною в 4—5 см, пропускается к лопастям винта горячий воздух от

паяльной лампы. Лед от горячего воздуха быстро тает. При этом нужно досуха вытирать лопасти тряпкой.

При сильных морозах часто замерзают стекла кабины с внутренней стороны. Стекла покрываются слоем в несколько миллиметров толщиной. Лед настолько крепко прилегает к стеклу, что его очень трудно счищать. Стекла кабины можно отогревать, устанавливая в кабине паяльную лампу. Если кабина хорошо заделана и не имеет отверстий, то обычно достаточно продержать в ней зажженную паяльную лампу 10—15 минут, после чего стекла оттаивают.

Обледеневшие стекла очень быстро освобождаются от льда, как только самолет поднялся в воздух и полетел. Поэтому важно очистить стекла только для взлета и первых нескольких минут полета.

Обледенение самолета в воздухе бывает очень часто. Надежных мер борьбы с обледенением до сих пор нет. Поэтому экипажу в каждом отдельном случае приходится самому маневрировать, избегая обледенения в полете: то выводя самолет из облаков, то пробивая их вверх. Во всех случаях не следует допускать больших отложений льда на поверхности самолета.

Во время полетов на Северный полюс, самолеты экспедиции довольно часто обледеневали. Обычно начало обледенения замечалось по откладыванию льда на стеклах штурманской кабины. По интенсивности этого откладывания принимались те или иные решения.

На лопастях винтов самолета лед образуется очень быстро и также быстро превращается в большие куски, которые, откалываясь от лопастей, ударяют по обшивке самолета и стеклам кабины. Это может вызвать серьезные повреждения. Поэтому на всех винтах следует устанавливать специальные антиобледенители. При включени антиобледенителя по его трубочкам на каждую лопасть попадает специальная жидкость. Она смазывает всю лопасть винта и предотвращает ее от обледенения.

Эти антиобледенители сыграли большую положительную роль в экспедиции на Северный полюс. Благодаря им можно было бесперебойно летать над Арктикой, часто пренебрегая неопасными обледенениями всего самолета.

Иногда очень сложно бывает произвести крепление самолета на месте его посадки. Крепить же самолеты в Арктике совершенно необходимо, так как там довольно часто бывают сильные ветры, доходящие до 10—12 баллов. Если самолет произвел посадку на ровный лед, лишенный снега, или на очень большой сугроб, крепить его бывает очень трудно. На ровном льду невозможно сделать отверстия, через которые пропускаются крепящие канаты. В этом случае нужно сделать во льду ямку, глубиной до $1/2$ м с ледяной перемычкой посредине. Под эту перемычку пропускается канат, крепящий самолет. Для большей надежности эту ямку вместе с канатом можно залить водой и заморозить. Такое крепление получается надежным.

Во время стоянки на Маточкином Шаре все самолеты полюсной экспедиции были закреплены таким способом и это крепление выдержало шторм с 12-балльным ветром.

При сильных ветрах иногда бывает рациональнее устанавливать самолет хвостом против ветра. Тогда ветром самолет будет прижиматься плотней к земле.

На снегу самолет крепится путем вмораживания крепящего каната вместе с какой-нибудь балкой, доской или бревном в снег. Когда под руками нет этих предметов, из самолета выносится наиболее весомый груз и к нему прикрепляются крылья.

К креплению самолета в Арктике надо относиться очень внимательно. Сильные, подчас ураганные, ветры налетают внезапно и могут вывести самолет из строя. Во время урагана на Маточкином Шаре ветер доходил до 12 баллов и вращал винты 960-сильного редукторного мотора, при температуре значительно ниже —20°. Это небывалое в нашей практике явление длилось довольно долго.

Непременным требованием к аркти-

ческому самолету является ограниченное расстояние разбега при взлете и пробеге при посадке. В Арктике посадка может производиться на самые разнообразные площадки: на льдину, на ограниченную размерами площадку в заливе, в узком проливе и т. д. Поэтому самолет должен иметь очень небольшой пробег.

При посадке следует применять тормоза. Это легко сделать, если посадка производится на колесах, и значительно труднее, если самолет садится на лыжах. В этом случае можно применять воздушные тормоза. Таким тормозом был оборудован флагманский самолет экспедиции на Северный полюс. На хвосте самолета прикреплялся специально изготовленный парашют. Как только самолет касался лыжами льда или снега, при помощи специального троса парашют распускался. Этим тормозилось движение самолета. С таким тормозом флагманский самолет садился на льдину на Северном полюсе и имел очень небольшой пробег.

Арктический самолет должен быть устойчивым в воздухе. Это имеет большое значение при полетах в облаках и тумане, часто встречающихся в Арктике. Самолет должен иметь скорость не менее 200—250 км и обладать соответствующей маневренностью. Он не должен производить особых эволюций или фигур. Но он обязан быть настолько поворотливым, чтобы летчик мог в любой момент легко и быстро увильнуть от облачности, тумана или каких-либо препятствий, встречающихся на пути при низком полете. Самолет должен обладать высотностью в 6—7 тыс. м и легко набирать эту высоту, быстро пробивая туман и облака.

Запас горючего на арктических самолетах дальнего действия должен быть таким, чтобы самолет мог покрывать пространства не менее 2000 км. Это минимальный запас горючего для больших арктических перелетов. Он обусловливается огромными расстояниями в Арктике от базы до базы, лишним расходованием горючего на прогрев и на бытовые нужды экипажа. Для серьезных полетов в Арктике самолет должен иметь дальность даже значительно более 2 тыс. км.

Арктическому самолету нужно обладать очень большой грузоподъемностью. Кроме горючего, масла, различного оборудования, а также экипажа, самолет должен нести еще специальный груз. Он состоит из снаряжения, запасной одежды и т. д. Сюда входят: палатки (из расчета 4 чел. в 1 палатке), запасные кухлянки, спальные мешки и проч., из расчета по 1 комплекту на человека, нарты по количеству груза, лыжи по одной паре на члена экипажа, электродвигатель, домкрат, кирки, лопаты, мотыги, обычный набор необходимых для самолета инструментов и приспособлений. Кроме того, запас продовольствия из расчета 1 кг на человека в сутки.

Например, полетный вес самолета, летавшего на Северный полюс, составлял:

Вес самолета с водой	12685 кг
Бензин	6800 »
Масло	540 »
Экипаж 13 человек	1300 »
Всего	21325 кг

Снаряжение самолетов:

Чехлы	130 кг
Лампы для разогрева моторов	20 »
Инструменты	15 »
Стремянка	8 »
Домкрат	22 »
Кувалда	8 »
Всего	203 кг

Добавочное штурманское оборудование	22 кг
Радиооборудование	263 »
Радиомачта	12 »
Всего	297 кг

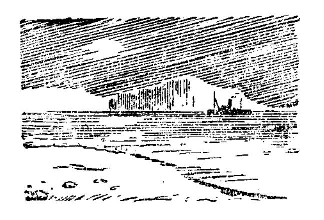
Хозяйственный инвентарь экипажа:

Ружья, патроны, палатки, лыжи, клиперботы, аптечка, веревки, матрацы, лопаты, дымовые шашки, примуса, кружки, чайники и т. д.	105 кг
Продовольствие для экипажа	1000 »
Специальный груз для зимовки на Северном полюсе .	2000 »
Всего полетный вес корабля составлял . .	24930 кг

При полетах в Арктику надо на борту самолета иметь все необходимое для обслуживания самолета, для запуска его, для прогрева моторов, приспособления для крепления самолета ко льду и т. д. На каждого члена экипажа нужно иметь соответствующий запас продовольствия. При большом удалении от жилых мест, когда в случае вынужденной посадки экипаж не сможет добраться до этого жилья своими средствами,— запас продовольствия должен быть не менее трех месяцев на каждого. При более близких полетах этот запас может быть меньше, но во всяком случае не менее двухмесячного.

Большое значение имеет правильное размещение этих грузов на самолете. Груз не должен изменять летные свойства самолета, нарушать центр тяжести его и создавать крены вследствие неправильной загрузки. Каждый груз в самолете должен иметь строго определенное и математически обоснованное место. Ни в коем случае нельзя загружать проходов и кабин, где производится работа экипажа в воздухе. Удобной и просторной должна быть кабина штурмана. В кабине летчиков необходимо иметь двойное управление, чтобы летчики могли заменять в воздухе друг друга. Кабины должны быть устроены так, чтобы экипаж в них не сидел, как прикованный, не имея возможности шевельнуться. В сильные морозы и в длительном полете человек должен иметь возможность в кабине встать и несколько разогреться своими собственными движениями. Кабины, особенно штурманские, должны иметь очень хороший обзор. Необходимо, чтобы кабина радиста или место для его работы были удобно оборудованы, чтобы радист мог работать в нормальных условиях.

Рабочее место радиста нужно максимально близко расположить к кабине штурмана, для лучшей и быстрой их связи. Весь экипаж должен быть надежно связан внутрисамолетной связью.





Партийная жизнь

И. ГЛОЗМАН

Помполит ледокольного парохода «Русанов»

КАК МЫ СОЧЕТАЛИ ПОЛИТМАССОВУЮ РАБОТУ С ПРОИЗВОДСТВЕННЫМИ ЗАДАЧАМИ

На долю экипажа ледокольного парохода «Вл. Русанов» выпала честь открыть арктическую навигацию 1939 г. 14 июня «Русанов» вышел из Архангельска в свой первый рейс на Новую Землю. Благодаря дружной стахановской работе всего экипажа судна план первого рейса был выполнен на 139 процентов.

1 июля мы вышли во второй рейс, тоже на Новую Землю. После того, как груз для факторий и полярных станций был доставлен к месту назначения, «Русанов», на обратном пути в Амдерму, по инициативе экипажа судна принял на борт сверх плана 900 т. плавикового шпата. Рейсовое задание было выполнено на 174 процента.

В третий рейс (Амдерма — Кара) «Русановым» было перевезено 1850 т груза и 247 пассажиров. План рейсового задания выполнен на 157 процентов.

И, наконец, в последний, четвертый рейс, «Русанов» вышел 30 августа в направлении Архангельск — Земля Франца Иосифа с заходом на обратном пути на Новую Землю. Четвертое рейсовое задание выполнено на 131,3 процентов.

Подводя итоги всем четырем рейсам «Русанова», мы видим следующую картину: перевезено сверх плана 1286 т груза, 292 пассажира. 1 115 663 тонномиль сделано сверх плана. Грузы сдавались потребителю в полном порядке (за исключением 3-х мест, оставшихся на борту от гидрографической экспедиции). В течение всей навигации «Русанов» не имел ни одной аварии.

Главным и решающим в выполнении рейсовых заданий являлось правильное сочетание массовой политико-воспитательной работы с производственными задачами, широкое развертывание стахановского движения и ударничества на основе социалистического соревнования.

Еще когда мы уходили в первый рейс, экипаж судна поставил перед собой центральную задачу — выполнить и перевыполнить рейсовое задание.

Большую пользу принесло нам совещание партийных и комсомольских работников арктического флота, созванное в Ленинграде перед началом навигации. Здесь, обменявшись опытом, мы получили хорошую зарядку и практические советы, как должна быть на деле осуществлена массовая политико-воспитательная работа среди экипажа судна.

В пути каждое рейсовое задание доводилось до сведения всего экипажа судна, подвергалось обсуждению на производственных совещаниях. Здесь же принимались практические предложения о том, как лучше организовать погрузку или выгрузку.

Для того, чтобы экипаж знал график движения судна и боролся за его выполнение, график вывешивался в столовой и в кают-компании. В графике указывался пункт назначения, время выхода судна в рейс и время прибытия его к месту назначения по плану и фактически, указывалась экономия времени. Учитывались эти показатели командным составом.

Большое внимание мы уделяли расстановке рабочей силы. На одном из производственных совещаний было решено, что бригадирами по выгрузке надо выделить людей из состава самой бригады. Во главе бригад были поставлены: матрос 1-го класса т. Носов и плотник т. Дерягин.

Развернувшееся по всей стране социалистическое соревнование имени Третьей Сталинской пятилетки встретило горячий отклик и у нашего коллектива. В ответ на обращение экипажа «Ф. Литке» ко всем морякам арктического флота об успешном проведении навигации 1939 года,— коллектив нашего судна взял обязательства выполнить и перевыполнить трансфинплан, не иметь ни одного случая нарушения графика.

Экипаж «Русанова» включился в комплексное соревнование. Нами был заключен договор с водниками Амдермы на быстрейшую разгрузку и погрузку корабля во время стоянки его в Амдерме. Арбитр соревнования газета «Полярный шахтер», подводя итоги соревнования, отметила, что экипаж судна добился хороших результатов, закончив погрузку на 7 часов ранее срока.

Одновременно был заключен договор на соревнование между студентами-практикантами мурманского Морского техникума, проходившими практику на «Русанове», и студентами, проходившими практику на «Сибирякове».

На судне соревновались между собой бригады, работавшие на выгрузке. Каждая бригада по окончании работы, обычно, вывешивала табличку о количестве выгруженного или погруженного ею груза. Итоги соревнования между бригадами подводились в конце каждого рейса. В первом, третьем и четвертом рейсах в соревновании вышла победительницей бригада т. Носова, а во втором рейсе — бригада т. Дерягина.

Широко развернулось и индивидуальное соревнование. После окончания навигации на производственном совещании экипажа судна были подведены окончательные итоги индивидуальных соревнований. Они говорят о том, что многие стахановцы и ударники «Русанова» своим сознательным отношением к труду добились высоких производственных показателей.

Вот, например, машинист 1 класса С. И. Мельников. Он по праву считается на судне лучшим стахановцем-машинистом. Его вахта является образцовой по обслуживанию машины. Машина содержалась в полном порядке, при этом достигалась экономия на масле и обтирочном материале.

Матрос 1 класса Н. В. Носов за время навигации проявил себя опытным матросом. Он хорошо владеет навыками морского дела, смелый, инициативный моряк. Вспоминается случай, происшедший во время стоянки у острова Рудольфа. Когда на гребной винт «Петушка» случайно намотался конец, Носов добровольно спустился в ледяную воду и выгрузка не прекращалась.

В числе лучших стахановцев и ударников мы видим старшего механика Ткаченко, второго механика Акулова, старпома Песочинского, радиста Басаргина, боцмана Мироновского, плотника Дерягина и других.

Правильно расставить силы — одно из условий успеха в работе. Это хорошо поняла комсомольская организация судна. Комсомольцы были равномерно распределены по всем бригадам.

На судне не было партийной организации и, естественно, что контроль за хозяйственной деятельностью осуществлялся комсомольской организацией. Этот контроль был неразрывно связан с помощью командному составу.

Так, например, инициатива зайти в Амдерму за плавиком была горячо поддержана комсоргом Басаргиным и комсомольцами Росляковым и Тертичным.

Своей ударной работой комсомольцы завоевали авторитет всего экипажа. Комсомольцы были инициаторами комплексного соревнования с водниками Амдермы. Когда разгрузка судна проходила особенно в тяжелых условиях, комсомольцы всегда были впереди.

Во время коротких стоянок в порту, комсомольцы вместе с судкомом организовывали совместные посещения кино, театров, цирка.

Многие из комсомольцев, на деле доказавших свою политическую зрелость и преданность делу партии Ленина — Сталина, вполне подготовлены для вступления в ВКП(б). Некоторые из них получили рекомендации от Райкома комсомола.

Основной недостаток в работе комсомольской организации — слабая военная подготовка. Отдельные комсомольцы переоценили свои военные знания и не были застрельщиками осоавиахимовских мероприятий.

Огромный интерес проявлялся у большинства товарищей к вопросам международного положения и внешней политики СССР. И это вполне понятно, ибо события последних месяцев внесли большое изменение в международную обстановку. В те дни, когда наша доблестная Красная армия перешла границу бывшего Польского государства для того, чтобы взять под свою защиту единокровных братьев Западной Украины и Западной Белоруссии, чувствовался особенный производственный подъем всего экипажа судна. Машинисты, кочегары, матросы, командный состав,— все стремились показать на деле незыблемый патриотизм полярных моряков, любовь к нашей родине, к нашему мудрому Сталину.

С огромным производственным подъемом был встречен экипажем заем Третьей Сталинской Пятилетки (выпуск второго года). Подписка прошла исключительно активно. Русановцы подписались все, как один. Сумма подписки составила 20 830 рублей (110 процентов месячной зарплаты).

Самостоятельное изучение «Краткого курса Истории ВКП(б)» является основой теоретических занятий комсомольских кадров и судовой интеллигенции. Последовательно и настойчиво изучают историю партии тт. Басаргин, Тарантасов, Тертичный. Однако, многие товарищи пока еще медленно осваивают материал. Большинство изучило только I—IV главы «Краткого курса».

В помощь овладевающим марксистско-ленинской теорией мне самому приходилось читать лекции, давать консультации. Агитаторы т.т. Басаргин, Голышева, Комлев, Фомин проводили беседы по материалам XVIII съезда партии и III сессии Верховного Совета СССР.

Почти ежедневно на судне проводилась политинформация или читка радиобюллетеня Политуправления Главсевморпути. Все стоянки «Русанов» провел в Архангельске. Естественно, что у многих из нас было желание почитать газету «Звезда Заполярья» — орган Мурманского политотдела. Нас интересовало, как протекает жизнь на других кораблях и в организациях Главсевморпути. Но ни одного номера «Звезды Заполярья» на протяжении всей навигации мы не получили, хотя и посылали в редакцию отдельные заметки. Мурманскому политотделу надо более внимательно относиться к запросам экипажей кораблей.

Сейчас «В. Русанов» встал на капитальный ремонт с тем, чтобы в навигацию 1940 г. продолжить успешное коммерческое плавание по Северному морскому пути.

◁ ▫ ▷

М. РАБИНОВИЧ

ЯРКО И ПРАВДИВО ОСВЕЩАТЬ ПАРТИЙНУЮ ЖИЗНЬ

(обзор печати)



Еще в июне 1938 г. Центральный Комитет нашей партии вынес решение об освещении партийной жизни в центральных, республиканских и областных газетах. ЦК ВКП(б) обязал газеты иметь постоянный отдел «Партийная жизнь». В этом отделе должен быть показан опыт лучших пропагандистов и агитаторов, лучших партийных организаций, должны подниматься актуальнейшие вопросы партийной жизни. Центральный Комитет потребовал от газет правдивого и яркого освещения многогранной жизни партийных организаций.

Многие газеты наших политотделов перестроились в свете решений партии, сумели сделать отделы партийной жизни интересными и содержательными. Некоторые же газеты еще не уделяют достаточного внимания вопросам партийной жизни. Возьмем две ежедневные газеты: «Звезда Заполярья» и «Полярный большевик» [1].

В «Звезде Заполярья» (орган Мурманского политотдела Севморпути,— редактор тов. Филатов) партийная жизнь освещается регулярно из номера в номер. Широкая тематика и продуманная подача материала делают этот отдел живым и интересным.

[1] Газеты просмотрены за июль — сентябрь 1939 г.

Центральное место занимают вопросы пропаганды и агитации. И это правильно. Партия возложила на печать огромную ответственность за успех пропаганды марксизма-ленинизма.

Большое внимание уделено показу работы лучших агитаторов, обмену опытом самостоятельно изучающих историю ВКП(б), качеству пропагандистской работы.

В статье «О том, как не следует организовывать теоретические конференции» (№ 126) «Звезда Заполярья» резко выступила против спешки в подготовке к теоретическим конференциям.

«За последние 4 месяца (апрель—июль),— пишет газета,— было намечено провести немного-немало, как пять теоретических конференций... Характерно, что когда теоретическая конференция по теме: «Развитие капитализма в России», подготовлявшаяся полтора месяца, сорвалась, Политотдел (т. Бокарев) неожиданно назначил подготовку к новой теоретической конференции по книге Ленина «Что делать?» и отвел на подготовку к ней... 11 дней».

Не приходится удивляться, что допущенная спешка в подготовке к конференции привела к плохим результатам. Товарищи не успели подготовиться, допускали неточности в формулировках и даже ошибки. Позиция газеты совер-

шенно правильная. При такой постановке дела теоретические конференции теряют всякий смысл.

Удачнее прошла товарищеская беседа самостоятельно изучающих Историю ВКП(б). Об этом подробно рассказано в номере 141 «Звезды Заполярья».

«...Товарищ Грошев в своем выступлении заострил внимание собравшихся на отмене крепостного права и развитии капитализма в России. Он иллюстрировал свое выступление цифровым материалом из работы Ленина «Развитие капитализма в России». Товарищ Ступак говорил о группе «Освобождение труда», о роли Плеханова в борьбе с народниками.

Товарищеская беседа длилась $2^1/_2$ часа. Она показала, что это — очень хорошая форма для оказания помощи самостоятельно изучающим Историю ВКП(б), для самопроверки».

Газета выступает против самотека в партийной пропаганде. Некоторые секретари парторганизаций, боясь что их могут обвинить в «контроле», совсем не интересуются учебой коммунистов и выпускают руководство пропагандой из своих рук.

«Докладывая на собрании о состоянии партийной пропаганды на заводе, секретарь партбюро (Мурманского завода, М. Р.) т. Ножин указал, что тт. Сердюков, Колесниченко и Смирнов повседневно изучают «Краткий курс Истории ВКП(б)»; являются примером настойчивости в работе над изучением основ марксизма-ленинизма. Каково же было недоумение этих товарищей, присутствовавших на собрании. Они были вынуждены заявить, что уж много месяцев совершенно не занимаются» (№ 156).

В такое неловкое положение секретарь партбюро не попал бы, если бы он серьезно занимался организацией партийной пропаганды.

Вопросы агитации также освещаются на страницах «Звезды Заполярья». Агитаторы пишут,— какую литературу используют они для бесед, как пользуются местным материалом, наглядными пособиями. В номере от 1 сентября агитаторы т.т. Берчиков, Сокольский и Долженко делятся опытом первых бесед. Они подробно рассказывают о методах своей работы.

Газета указывает недостатки в работе агитаторов, критикует некоторые партийные организации.

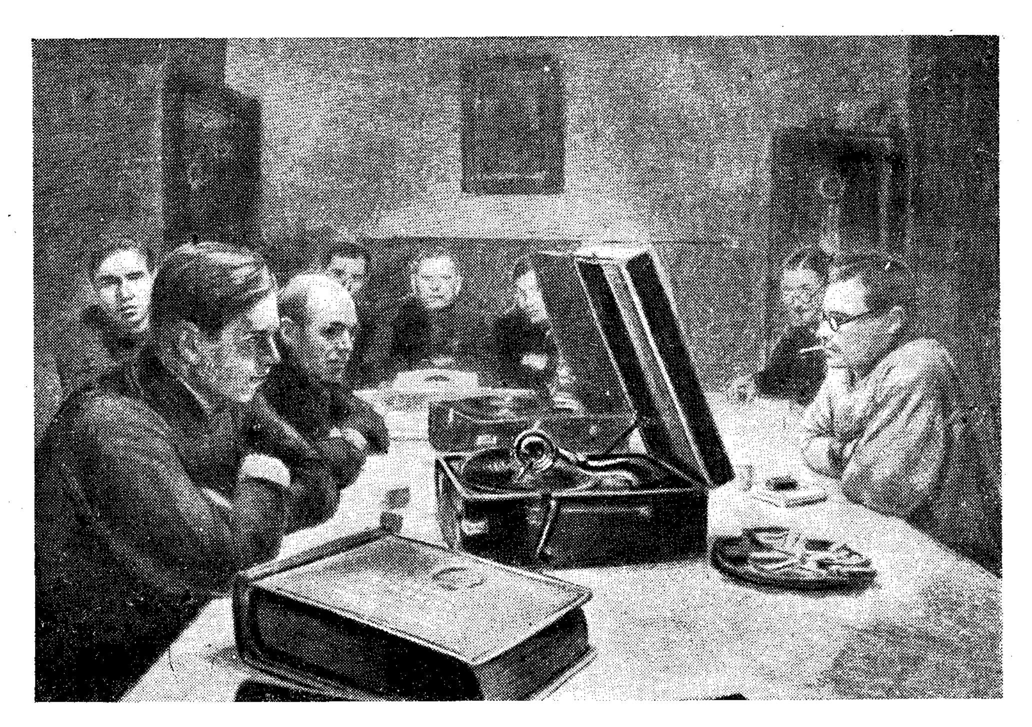
«Звезда Заполярья» занимается организационно-массовой партийной работой. Корреспонденции парторгов, помполитов, коммунистов и беспартийных интеллигентов — насыщены фактами. От этого они получаются убедительными, весомыми.

После XVIII съезда ВКП(б) на строительстве Мурманского судоремонтного завода были организованы партгруппы участков. На одном из них плохо использовывались механизмы. 13 июля партгруппа заслушала доклад старшего механика участка т. Воронова об использовании механизмов. «Коммунисты,— говорится в корреспонденции «Партгруппа участка»,— решили взять работу экскаваторов и дерриков под особое наблюдение... В целях лучшей организации работы механизмов, к экскаваторам и деррикам прикреплены коммунисты». Они оказали производству реальную помощь. На простом примере показана конкретная форма контроля партийной организации на производстве.

На ряде фактов газета показала, как осуществляется авангардная роль коммунистов. Строительство судоремонтного завода нуждалось в рабочей силе. Коммунист т. Фатов один из первых пошел работать с действующего завода на строительство. За ним пошли т.т. Чуприков и Болотов. «Примерам высокой сознательности коммунистов следуют и комсомольцы завода. За два дня в заводской комсомольской организации записалось работать на строительство доков 100 человек».

«Звезда Заполярья» освещает работу с кандидатами, партийно-политическую работу на кораблях, работу с пассажирами в рейсах, вопросы проверки исполнения.

В жизни мурманских предприятий Севморпути особенно большое место занимает комсомол. Съехавшись со всех



Полярники острова Рудольфа слушают доклад товарища Сталина о новой Конституции на VIII Чрезвычайном Съезде советов, записанный на граммофонную пластинку

Фото Б. Карандзея

концов Советского Союза на стройку здравницы арктического флота — Мурманского завода, — комсомольцы показывают подлинно-социалистическое отношение к труду. И хорошо поступает газета, когда посвящает их жизни и работе на стройке целые страницы.

В День МЮДа комсомольцы праздновали первую годовщину своей работы в Заполярьи. Почти весь август газета готовилась к этой дате. 21 августа в корреспонденциях «Год на стройке» и «Модельщики» рассказано о росте комсомольцев, о том, как они овладевают новыми профессиями, как становятся стахановцами. 23 августа была дана интересная страница под заголовком «Как живут и работают девушки нашей стройки».

24 августа помещена страница под заголовком «Первые бригады судоремонтников вышли на помощь строителям». В ней рассказано о почине передовых комсомольцев завода, пошедших помогать строителям. Наконец 6 сентября — в день МЮДа страница посвящена этой годовщине. Комсомольцы отметили годовщину новыми производственными победами и в этом газета сыграла немалую роль.

«Звезда Заполярья» бесспорно добилась значительных успехов в освещении партийной жизни, однако контролю партийной организации над производством газета уделяет еще мало внимания.

На строительстве Мурманского завода не выполняется план. Партийная организация несет за это большую ответственность. На страницах «Звезды Заполярья» борьба парторганизации за план отражена совершенно недостаточно.

Мало газета показывает, как партийная организация ведет работу с интеллигенцией.

* * *

В газете «Полярный большевик» (орган Якутского Политотдела Севморпути, редактор тов. Россинский) за три месяца совершенно не показан положительный опыт партийной работы. Частенько можно видеть в «Полярном большевике» лишь критические заголовки, в самих же статьях тщательно обхо-

дятся острые углы. Получаются несерьезные выкрики.

Нельзя упрекнуть «Полярный большевик» в том, что на его страницах нет статей и корреспонденций об агитации. Но как они подаются? В передовой: «Большевистская агитация — высокое искусство» (№ 141 от 17 июля), где речь идет о недостатках агитационной работы, газета призывает: «Не штурмовщиной, не кампанейски, а систематически надо эту работу проводить»... Сама же редакция не прислушивается к собственному совету. Она сама прибегает к методам штурмовщины.

11 июля в газете напечатан материал под общей шапкой: «Рейд проверки агитационной работы». Характерны заголовки статей, помещенных под этой шапкой: «Тишина, застой, спокойствие», «Без руководства и помощи», «Парторганизация стоит в стороне». В статье под безграмотным заголовком: «Агитационную работу на мобилизацию масс» все виды массовой работы называются агитацией и автор «критикует» все подряд.

Редакция, видимо, не обработала, как следует, материал. Все корреспонденции «рейда» похожи одна на другую.

Неправильно понимает газета свою задачу и в освещении вопросов пропаганды. Она помещает большие консультационные статьи (например, статья о Русско-японской войне напечатана в трех номерах, всего $2^1/_2$ страницы), но мало интересуется качеством пропаганды.

Неплохо делает редакция, что привлекает к участию в газете местные преподавательские силы. Но помещая эти статьи, надо их тщательно проверять и редактировать.

8 августа была напечатана статья преподавателя пушного техникума т. Иванова: «VI съезд РСДРП — съезд боевой подготовки Великой Октябрьской социалистической революции», в которой он исказил вопрос о лозунге «Вся власть советам». Тов. Иванов утверждает, что после расстрела демонстрации в июле 1917 года лозунг «Вся власть советам» устарел. Это неверно. Лозунг «Вся власть советам» не устарел. Он был временно снят партией потому, что после расстрела июльской демонстрации кончился мирный период революции. «Однако временное снятие этого лозунга,— говорится в Кратком курсе Истории ВКП(б),— отнюдь не означает отказа от борьбы за власть Советов. Речь идет не о Советах вообще, как органах революционной борьбы, а лишь о данных Советах, руководимых меньшевиками и эсерами». В Советах большинство принадлежало предателям, изменникам революции — меньшевикам и эсерам. Задача большевиков состояла в том, чтобы завоевать большинство в Советах. И после большевизации Советов, после разгрома корниловщины, лозунг «Вся власть Советам» был выдвинут вновь. Лозунг «Вся власть Советам» означал теперь свержение контрреволюционного Временного правительства революционным путем. «...это был лозунг восстания Советов против Временного правительства,— говорится в Кратком курсе Истории ВКП(б),— с целью передачи всей власти в стране Советам, руководимым большевиками». Под этим лозунгом началась и победила Великая Октябрьская социалистическая революция.

Всякая пропагандистская статья должна быть высококвалифицирована. В решениях ЦК ВКП(б) сказано, что вся консультационная работа должна быть сосредоточена в центральной и областной печати, т. е. там, где есть квалифицированные теоретические кадры партии. Задачи районной печати в области пропаганды ясно указаны в постановлении ЦК ВКП(б) «О постановке пропаганды марксизма-ленинизма в Белорусской ССР, Орловской и Курской областях»:

«Областные и районные газеты обязаны освещать не только организационный опыт пропаганды, но и давать оценку качества, содержания лекций, консультаций, занятий кружков. Считать неправильным увлечение консультациями по теоретическим вопросам на страницах некоторых районных газет. Рекомендовать сосредоточить всю основную консультационную работу печати в

центральных и областных газетах и журналах...».

«Полярный большевик» не привлекает партийный актив к участию в газете. Только этим можно объяснить однообразие и скудость тематики отдела партийной жизни. Печатается он нерегулярно, иногда под рубрикой «Партийная жизнь» помещаются корреспонденции по другим вопросам. Например, 27 июля партийной жизни «посвящена» целая страница. В действительности же, к партийным вопросам относится только одна заметка.

В освещении партийной жизни газета часто ограничивается фотографированием сделанного или критикой уже вскрытых недостатков.

В № 173 в статье «Почему в Якутстрое ослабла партийно-массовая работа», о причинах ослабления партийно-массовой работы сказано очень мало. В конце же статьи отмечено, что политотдел уже принял меры. Газета сфотографировала факты и на этом сочла свою миссию законченной.

В № 175 помещена статья под заголовком «Без плана, без руководства». Помимо бесплановости парторганизация отдела связи критикуется в этой статье за то, что «коммунисты до 20 августа не имели заданий и только 20 августа... парторг т. Мишин выбран в ревизионную комиссию совета ОСО». Неужели редактор газеты тов. Россинский считает, что парторг т. Мишин до избрания его в ревизионную комиссию совета ОСО был человеком «без задания».

«Полярный большевик» выступил с передовой «По-большевистски проверять исполнение» (№ 173 от 24 августа). Читатель вправе был ждать от этой статьи конкретной, деловой постановки вопроса. Но плохая традиция газеты писать «вообще» осталась неизменной.

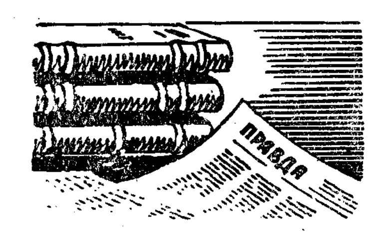
«Еще в январе было собрание партийно-хозяйственного актива,— написано в газете,— принявшее прекрасное решение для дальнейшего улучшения работы наших организаций. Но ни уполномоченный ГУСМП т. Сидорин, ни политотдел не проверили, как выполнено это решение, каковы его плоды».

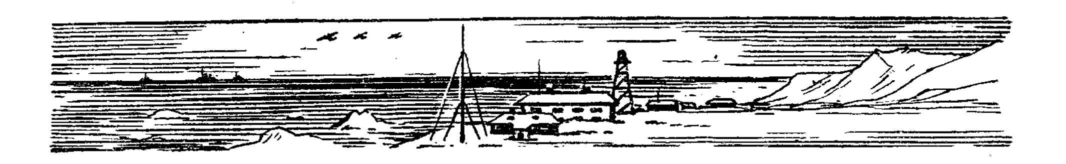
О каком решении идет речь, что должно быть выполнено, так и осталось неизвестным.

Крикливые заголовки, которыми пестрит газета, не придают ей остроты. Вместо большевистской критики недостатков получается огульное охаивание партийной работы.

Якутский политотдел плохо руководит своей газетой. Начальник политотдела т. Рыбасенко не уделяет газете должного внимания.

Большевики Арктики много работают над выполнением исторических решений XVIII съезда ВКП(б). Их будни наполнены героикой борьбы за освоение Северного морского пути. Наша партийная жизнь ярка и многогранна. Ее нужно правильно и интересно освещать в газетах.





Жизнь полярных станций

А. ЗОЛОТОВ

ПОЛЯРНАЯ СТАНЦИЯ НА МЫСЕ ОЛОВЯННОМ



На северо-запад от мыса Челюскина, за проливом Вилькицкого лежит один из крупнейших архипелагов Советской Арктики—Северная Земля.

Контур береговой черты Северной Земли очень извилист. Вглубь островов вдается масса различных заливов и фиордов, а в море выступает множество мысов.

Все северо-земельские острова представляют собой гористую местность, большею частью покрытую мощными ледниками.

Североземельское побережье является родиной всех айсбергов, встречающихся в северо-восточной и южных частях Карского моря и в море Лаптевых.

Наиболее изобилует айсбергами пролив Шокальского.

Наблюдения этого года показали, что основным источником этих айсбергов является фиорд Марти и все побережье от него к северу.

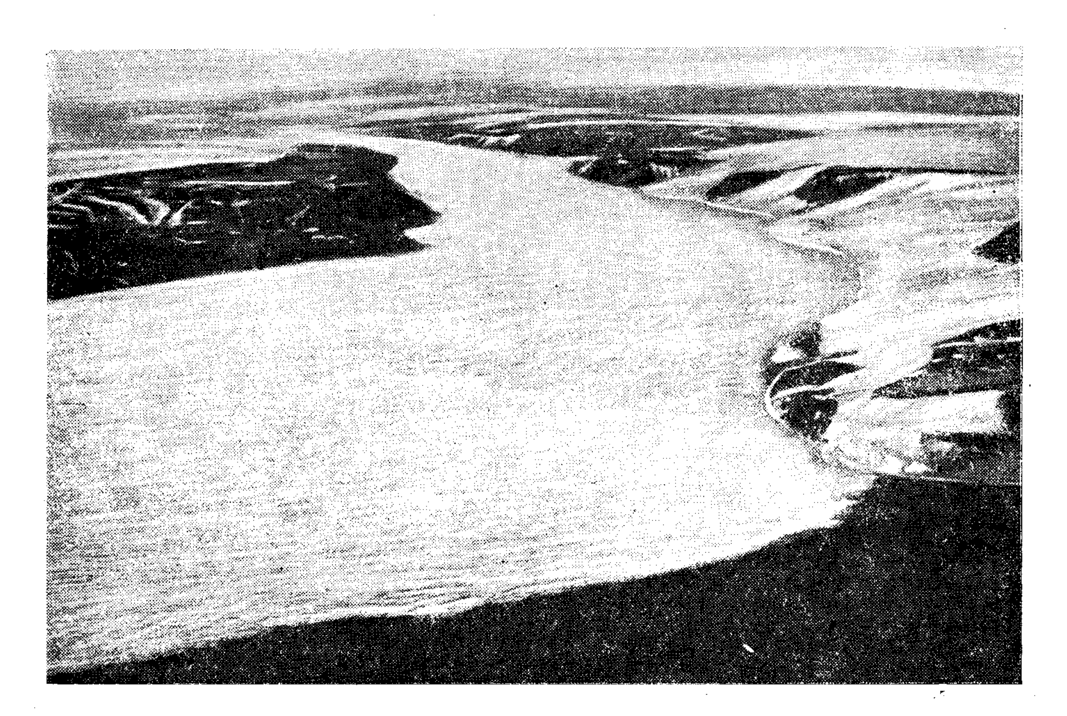
Полярная станция на мысе Оловянном (пролив Шокальского) расположена на одном из важных участков Великой Северной водной магистрали.

Пролив Шокальского является запасным проходом для судов, совершающих рейсы из Карского моря в море Лаптевых и обратно.

Большую роль эта станция играет и в обслуживании воздушной навигации. По своему географическому расположению мыс Оловянный является одной из немногих станций, находящихся за 78 параллелью. В этом районе, где особенно редки полярные станции, в основном приходится опираться на научные наблюдения, производимые на мысе Оловянном.

Североземельский климат еще не достаточно изучен. Однако, по имеющимся уже метеорологическим наблюдениям за два года, можно сделать вывод, что климат на Северной Земле суровый. Зимой температура воздуха доходит до —43°. Летом максимальные температуры иногда доходили до +13°, а температура почвы даже до +23°.

Из всех метеорологических факторов на Северной Земле особенно нужно отметить ветры, которые весьма интенсивно дуют в проливе Шокальского, на мысе Оловянном. Это явление, повидимому, объясняется рельефом местности. Высокие берега островов Большевик и Октябрьской революции образуют нечто вроде трубы, в которую направляются воздушные потоки. Ветры на мысе



Фиорд Тельмана на Северной Земле.

Фото Н. Жукова

Оловянном большею частью дуют с севера, реже с юга и почти никогда не бывает других румбов. Штилевых дней совсем нет.

Для изучения гидрологического и ледового режима полярная станция мыс Оловянный расположена очень удобно. Мыс Оловянный является как-бы стыком двух морей: Карского и моря Лаптевых.

До последнего времени изучению гидрологического режима пролива Шокальского не придавалось большого значения. В проливе систематических гидрологических наблюдений не производилось. Только в 1936 г. гидрологи Данилов и Барташевич провели здесь серию сезонных зимних работ.

В этом году на работу в проливе обращено серьезное внимание. В штате полярной станции имеется два гидролога, которые производят сезонные разрезы. На основании этих работ можно будет выяснить происходящий водообмен между морями Карским и Лаптевых, мощность слоя пресных вод, встречающихся в проливе Шокальского, а главное определить течения на различных глубинах. Последнее необходимо знать для мореплавания.

Для лучшего обслуживания предстоящей навигации в районе Северной Земли необходимо организовать несколько временных гидрометеорологических постов. Они должны более подробно изучить этот район.

Полярная станция мыс Оловянный в синоптическом отношении расположена не вполне удачно, так как из-за рельефа местности получаются искаженные ветры.

При расширении полярной станции на мысе Оловянном необходимо построить там ветряк, который в течение всего года с изобилием будет давать электроэнергию и для радиостанции и для освещения построек.

* * *

В 1930 г. впервые на Северной Земле были оставлены на зимовку четыре человека во главе с Г. А. Ушаковым.

Впервые там был водружен красный советский флаг.

Коллектив первой зимовки проделал там большую работу. За два года по Северной Земле они совершили пять крупных маршрутов, уточнили всю береговую черту архипелага, произвели

ряд астрономических определений и выяснили геологическое строение островов.

С 1932 по 1935 гг. в изучении Северной Земли образовался перерыв.

Тяжелые ледовые условия в северо-восточной части Карского моря не позволили судам войти в пролив Шокальского, где предполагалось (на мысе Оловянном) строительство новой полярной станции.

Только в 1935 г. ледокольному пароходу «Сибиряков» удалось войти в пролив и построить там полярную станцию. На зимовку осталось четыре человека с т. Кренкелем во главе. Этой смене на мысе Оловянном пришлось очень много поработать.

Они умело сочетали хозяйственную работу по организации станции с обслуживанием связью и гидрометеорологическими сводками навигации того года.

В 1937 г. в проливе Шокальского были исключительно тяжелые ледовые условия, поэтому ни один пароход не смог подойти к мысу Оловянному. Зимующие там два человека [1], метеоролог Кремер и радист Голубев, после двухлетней зимовки, оказались в очень тяжелом положении. Они были плохо обеспечены продуктами питания. Вскоре их сняли самолетами.

Полярная станция на мысе Оловянном после этого была законсервирована.

В 1939 г. возникла практическая необходимость восстановить полярную станцию на мысе Оловянном. Этого требовали интересы морской навигации и многочисленных полетов полярной авиации.

В марте 1939 г. начальник Управления полярных станций т. Кренкель предложил начальнику полярной станции мыса Челюскина т. Степанову расконсервировать полярную станцию на мысе Оловянном.

Полярники мыса Челюскина горячо откликнулись на предложение т. Кренкеля и многие выразили желание выполнить эту работу.

Для отправки на мыс Оловянный было намечено три человека: радист А. С. Угольнов, механик А. С. Усачев и автор этой статьи был назначен гидрометеорологом, на которого возлагались также обязанности старшего по зимовке.

Материалы нашей станции представляли большой интерес для синоптической службы Главсевморпути, так как в восточной части Карского моря она являлась самой северной станцией.

Мы сразу же взялись за налаживание нашего станционного хозяйства, чтобы к началу навигации быть во всеоружии. Отремонтировали антенны, привели в порядок метеорологическую площадку, заменили изношенные части в двигателе «Л-3», а также произвели мелкий ремонт жилого помещения и склада.

С первых же дней работы мы встретились с большими трудностями: оборудование на станции оказалось очень изношенным, ассортимент продуктов был очень беден.

Мы не теряли самообладания. Прежде всего приступили к налаживанию связи, так как без нее нельзя было обслуживать морскую и воздушную навигацию.

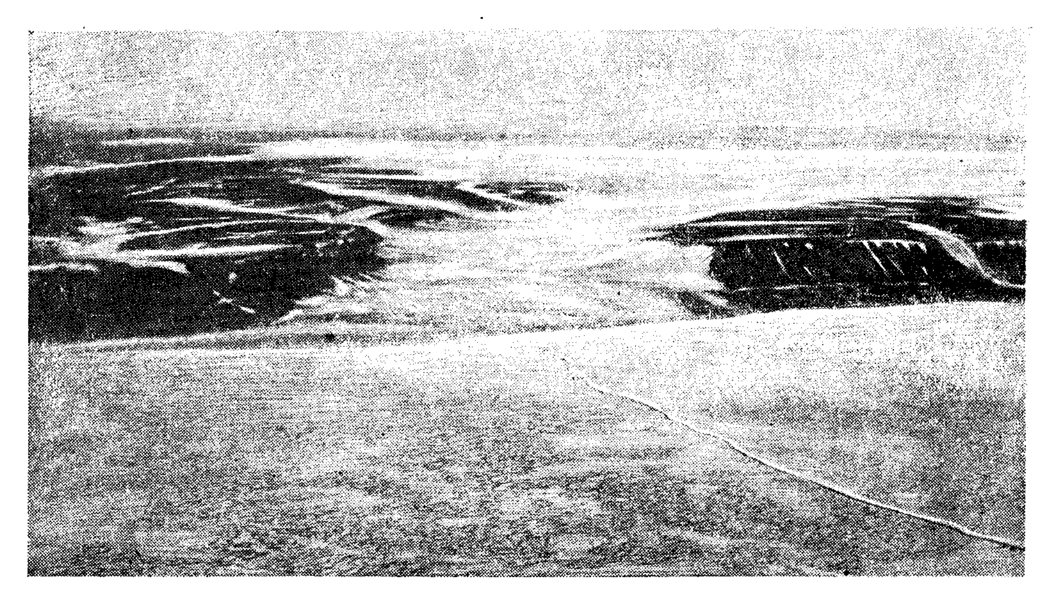
Радио-аппаратура, простоявшая длительное время в консервации, совершенно отказывалась работать. Нужно было капитально отремонтировать передающие и принимающие установки. Некоторые детали пришлось заменять новыми. Эти новые детали мы сами же и изготовили, так как на станции их не было.

Только на седьмой день после прибытия на Оловянный, нам удалось связаться с мысом Челюскина.

Научное оборудование тоже пришлось основательно ремонтировать.

Много забот нам доставили самописцы, которые от сырости начали ржаветь. Однако мы добились, что метеостанции со дня открытия начали производить записи на ленты. Новой смене мы передали самописцы в исправности.

[1] Э. Т. Кренкель и механик Мехреньгин еще раньше вылетели на остров Домашний, где восстановили законсервированную станцию.



Ледник в фиорде Спартак на Северной Земле

Фото Н. Жукова

Хуже дело обстояло с лентами для самописцев. От старой смены осталось всего двадцать лент для гидрографа в то время, как требовалось примерно 350 штук.

Пришлось изготовить ленты из простой бумаги. Этим была обеспечена работа всех самописцев.

Гидрометеорологическая служба Главсевморпути одобрила это наше мероприятие, а Арктический институт признал, что ленты вполне можно обрабатывать.

Официально метеостанция начала работать с 10 мая.

Труднее было бороться со второй трудностью, т. е. с недостатком продовольствия. Большинство продуктов, оставленных на станции, из-за длительного хранения оказались непригодны для употребления. С прилетом птиц наш стол значительно улучшился.

В свободное от работы время мы охотились, гуляли по леднику, много читали. На станции оказалась хорошая библиотека, в которой мы нашли и политическую, и художественную, и техническую литературу.

Много хлопот нам доставил склад, который был сильно забит снегом. Все хозяйственные вещи мы перебрали, просушили и уложили, произвели полную инвентаризацию всего станционного имущества.

На Оловянном не было гидрологического оборудования, поэтому мы не могли произвести глубоководных гидрологических наблюдений, а также инструментальных наблюдений за дрейфом льда. Эти наблюдения были очень важны для морской навигации и нас очень волновало, что мы их не можем выполнить.

За сравнительно короткий срок пребывания на полярной станции мы провели довольно большую работу по обслуживанию морской и воздушной навигации. Помимо 440 синоптических сводок, станцией было передано 135 специальных метеосводок по требованию самолетов и штаба проводки на ледоколе «И. Сталин».

Сведения о состоянии льдов в проливе Шокальского ежедневно передавались в службу погоды острова Диксона. Кроме того, было передано 27 специальных ледовых сводок по требованию ледокольного парохода «Сибиряков».



Русские путешественники и исследователи Арктики

Б. РИХТЕР

В. А. РУСАНОВ И ЕГО ЭКСПЕДИЦИИ В АРКТИКУ

(К 25-летию со дня гибели)

...Иду к северо-западной оконечности Новой Земли, оттуда — на восток...
(из последнего письма В. А. Русанова)

I



Летом 1934 г. в водах Карского моря, омывающих берег Харитона Лаптева, плавал моторно-парусный бот «Сталинец», на борту которого находился гидрографический отряд. От острова к острову переходил «Сталинец», производя промер, опись и съемку.

В августе «Сталинец» открыл остров, не нанесенный ранее на карту. Остров назвали Вейзель[1] и для детального обследования высадили на него топографа.

Пересекая остров, топограф нашел в центральной части его сложенную из камней пирамидку с деревянным столбом, на котором ножом была вырезана надпись на русском языке «Геркулес — 1913 г.». Никаких записок в пирамидке не оказалось.

Через несколько дней «Сталинец» подошел к острову Безымянному[2], находящемуся в том же районе, и на его берегу было найдено несколько предметов — фотоаппарат, бусоль, ружейные патроны, истлевшую одежду, документы, нарты, остаток шалаша, патроны, консервные банки и обрывки блокнота.

Кому же принадлежали все эти вещи? Что это было за судно «Геркулес», который еще в 1913 г. побывал у этих суровых берегов? Какая драма разыгралась здесь, двадцать пять лет тому назад, следы которой обнаружены советскими полярниками?

Заглянем в более отдаленное прошлое.

* * *

Не трудно представить себе картину жизни губернского города Орла в 70-х годах прошлого столетия. Монотонная, серенькая жизнь. Кучка помещиков — дворян вокруг официальных властей. Чиновники, купцы, слободчане. Базар, торговые ряды, собор — в центре горо-

[1] Позднее этот остров переименован в остров «Геркулеса».

[2] Теперь остров Попова-Чукчина.

да, а в двух шагах от соборной площади, от главной Московской улицы — заборы садов, деревянные одноэтажные домики, ставни на окнах.

Один из таких маленьких домишек с подслеповатыми окошками по Мацневскому переулку близ угла 3-й Курской улицы принадлежал 2-й гильдии купцу Александру Дмитриевичу Русанову, торговавшему пенькой и коноплей. Здесь 3 ноября 1875 г. родился будущий полярный исследователь Владимир Русанов.

Выросший в обстановке купеческого быта, В. А. Русанов проявил однако совсем противоположные наклонности, чем его отец. С самых ранних лет он отличался восторженной, доходившей до самозабвения любовью к природе. Впоследствии, порвав с купеческой средой, Русанов активно участвует в революционном движении, к которому примкнул в годы учения в Орловской семинарии.

В 1898 г. в Орле на фабриках и заводах, в связи с жестокой эксплоатацией рабочих, с их тяжелым экономическим положением, прошла волна забастовок. На собрании рабочих, происходившем в трактире Троицкой гостиницы, выступил в числе других и Русанов, призывавший к борьбе за 8-часовой рабочий день, за создание забастовочного фонда. Полиция арестовала Русанова, но за отсутствием улик, необходимых для применения дальнейших репрессий, Русанов был вскоре освобожден.

После освобождения из-под ареста Владимир Александрович переезжает в Киев и поступает вольнослушателем сначала в политехникум, а потом в университет. И тут он не оставляет революционную деятельность, принимая горячее участие в социал-демократических организациях киевского студенчества.

Во время студенческих выступлений 1901 г.. Русанов был арестован Киевской охранкой. Для дальнейшего следствия препровожден в Орел, где был заключен в тюрьму. Около года находится Русанов в Орловской тюрьме, после чего высылается в административном



В. А. Русанов

порядке на три года в Вологодскую губернию.

Находясь в тюрьме Русанов понял, что ему не удастся получить высшее образование в России в условиях полицейско-жандармского произвола. Он решил эмигрировать за границу, во Францию. Уже в тюрьме он начинает изучать французский язык. Одновременно изучает естественные науки, читает Дарвина и увлекается геологией.

Эти занятия продолжаются и в ссылке, в глухих углах Вологодской губернии.

Служа в земстве, ему как статистику много приходится разъезжать по обширной Вологодской губернии и соседней Архангельской. Там Русанов собирает обширный материал по этнографии и экономике народа коми, на основе чего им была написана статья «Несколько слов о зырянах».

Вскоре появился первый печатный труд Русанова «Об изыскании водораздела между реками Печорой и Камой для будущего соединительного канала между этими реками».

Русанов заезжал далеко на север до самого берега Карского моря.

В 1903 г. окончился срок высылки. Как и предполагал Русанов, ему после ссылки был воспрещен въезд в университетские города. Русанов хлопочет о разрешении на выезд за границу и получает его.

* * *

Русанов в Париже. Начинается заграничный период его жизни и вместе с тем годы учения в высшей школе. Поздно началось университетское образование Русанова. Ему было уже 28 лет. В столь зрелом возрасте был закреплен выбор основной специальности, сделанный еще в детстве. Русанов решил посвятить себя изучению геологии. Он учится в Сорбонне — университете Парижа. Средства к жизни Русанов получает от выступлений с публичными лекциями о русском севере, а также от литературного сотрудничества в научных журналах.

В Сорбонне Русанов быстро выдвигается в ряды наиболее успевающих студентов. В нем видят человека, одаренного исключительными способностями, будущего ученого, геолога.

В 1905 г. Русанов получает научную командировку на юг Франции для изучения вулканов. По возвращении он печатает научный труд по этому вопросу, доставивший ему известность в кругах специалистов. В следующем 1906 г. он командируется Парижской Академией наук на Везувий, проявлявший как раз в это время особенно интенсивную деятельность.

Возвращение из Италии совпадает с окончанием университета. Парижская Академия наук предлагает Русанову принять участие в проектируемой экспедиции на Новую Землю. Прежде чем дать свое согласие Русанов решает предпринять самостоятельную экспедицию на Новую Землю. Это было легко осуществить, так как в это время уже существовали пароходные рейсы, дважды в лето, на Новую Землю от Архангельска до становища Поморского в проливе Маточкин Шар.

Русанов едет в Россию и совместно с молодым биологом Л. Молчановым выезжает летом 1907 г. первым рейсом на Новую Землю. Высадившись в губе Поморской, оба ученых совершают на промысловом карбасе в сопровождении ненца К. Вылки плавание по проливу Маточкин Шар и выходят к Карскому морю. Второй раз любуется Русанов беспредельным простором моря, покрытого полярными льдами. Пройдя еще несколько десятков километров к северу по берегу и сделав научные биологические и геологические сборы, ученые вернулись в губу Поморскую, куда вскоре пришел вторым рейсом пароход, доставивший их обратно в Архангельск.

Поездка эта показала, что Новая Земля представляет большой интерес для русского народного хозяйства. Русанов убедился, что царское правительство не уделяло внимания освоению Арктики и в частности Новой Земли. На ее берегах хозяйничали норвежские промышленники, хищнически истреблявшие животный мир островов.

В Париже, куда снова приехал Русанов, он делает доклады о своих путешествиях и принимает деятельное участие в снаряжении экспедиции Академии Наук.

Весной 1908 г. эта экспедиция отплыла от берегов Франции на шхуне «Жак-Картье». В состав ее кроме Русанова входили — начальник экспедиции Кандиотти, научные сотрудники Бенар, Неве, Дельмар. Шхуна «Жак-Картье» прошла Маточкиным Шаром в Карское море и дошла до залива Незнаемого, где члены экспедиции высадились на берег и попытались пересечь Новую Землю, чтобы выйти на берег Баренцева моря в губу Крестовую. Однако французы отказались от этого предприятия, утомленные трудностями пути. Только один Русанов проделал до конца весь маршрут, выйдя на берег Крестовой губы.

После этой полярной экспедиции Русанов приобрел большую известность, как полярный исследователь. В Петербурге он выступил с рядом докладов о Новой Земле, причем уделял в них много внимания вопросу о неправильной

эксплоатации природных богатств островов и о попустительстве хищничеству норвежских промышленников.

Архангельский губернатор И. В. Сосновский сообщил министру земледелия (в ведении которого находились вопросы колонизации и переселения) свои соображения о мерах пресечения хищнического хозяйничания на острове норвежцев. Необходимо «безотлагательно приступить к исследованию этого острова, расширить новоземельскую колонизацию и усилить охрану северных территориальных вод» — писал губернатор. Выдвигается также впервые предложение — признать Карское море внутренним морем и тем самым прекратить туда доступ иностранных промышленников.

Правительство разрешило организовать экспедицию на Новую Землю, но ассигновало на нее мизерные средства, всего лишь 2 000 руб. Этим заведомо срывалось выполнение намеченной программы работ экспедиции.

II

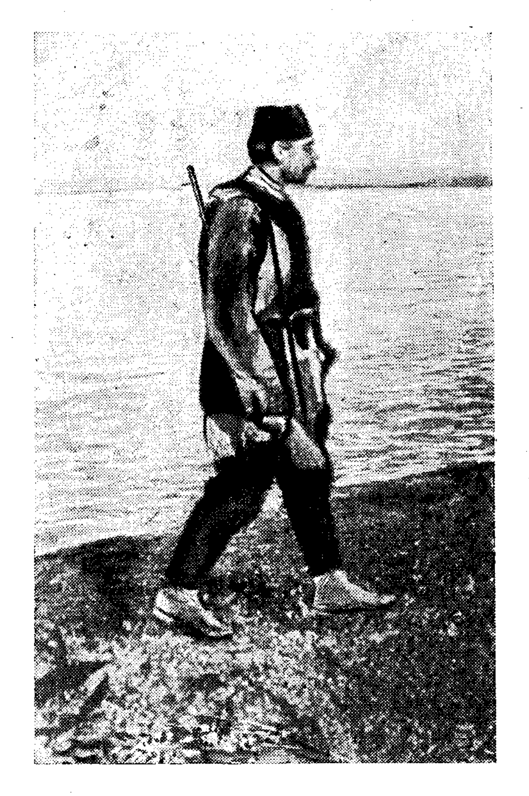
Новоземельская экспедиция 1909 г. была первой экспедицией, посланной на Новую Землю после длительного 70-летнего перерыва. Ее целью было закрепление острова за Россией и вытеснение оттуда норвежцев. Экспедиция объединяла три отряда.

Первый отряд должен был организовать новую колонию в Крестовой губе, построив здесь избы для нового становища.

Второй отряд должен был вести обследование Новой Земли, производить фотограмметрическую съемку и выяснить размеры хищничества норвежцев на островах.

Наконец, третий отряд в составе Русанова и двух ненцев — проводников и каюров должен был произвести геологическое обследование района.

Общее руководство было возложено на начальника экспедиции некоего Ю. В. Крамера. Крамер не обладал ни в какой степени способностями организатора и руководителя, не понимал действительных задач экспедиции и в решительные моменты попросту пасовал. Мало подготовленными были и другие участники экспедиции, как например, архангельский фотограф А. А. Быков и специалист — «провизор» К. А. Лоренц, игравший роль ботаника и препаратора. Такой подбор людей объяснялся, во-первых, протекцией, во-вторых, необходимостью ехать на свой собственный счет. Это могли себе позволить только располагавшие средствами люди.



В. А. Русанов на Новой Земле в 1909 г.

Естественно, что в этих условиях главную роль очень быстро занял единственный научно и практически подготовленный к работе в полярных условиях человек — В. А. Русанов. К нему и перешла фактически роль руководителя экспедиции, как только ушел обратно в Архангельск доставивший их на Новую Землю пароход «Св. Ольга».

В Крестовой губе отряд Крамера — Русанова, сопровождаемый двумя ненцами — известным Ильей Вылкой и его родственником Санко Вылкой, начал свою работу.



В. А. Русанов собирает образцы геологических пород на Новой Земле

Русанов пешком исходил окрестности Крестовой губы, собирая богатейший геологический материал.

С каждым днем Русанов охватывал все больший и больший радиус обследования. Вскоре ему понадобился вспомогательный транспорт, так как предстояло обследовать берег до полуострова Адмиралтейства. В распоряжении экспедиции была только полурассохшаяся шлюпка с разбитым килем. После нескольких дней ремонта она получила некоторую способность держаться на воде.

У мыса Прокофьева путешественники встретили норвежских промышленников, которые обосновались здесь и имели уже довольно значительный промысел. Русанов отмечает в своих записях — «Печальная картина на русской земле. Там, где некогда в течение столетий промышляли наши русские отважные поморы, теперь спокойно живут и легко богатеют норвежцы». Эти мысли очень ярко характеризуют Русанова. Он был глубоким патриотом, любящим свою родину, свой народ.

Плавание продолжалось. Русанов миновал Сульменеву губу. Путешествие было утомительное, донимал холод, ветер, сырость. Много приходилось работать веслами. Туман пронизывал насквозь. У берегов полуострова Адмиралтейства пришлось высаживаться, во время сильного прибоя все вымокли. От места высадки Русанов в последующие дни предпринял ряд пешеходных экскурсий на соседние вершины и ледники, продолжая свои исследования. По несколько десятков километров делал он ежедневно, не считаясь с трудностями переходов через горные вершины и долины обширных ледников.

Только особая выносливость Русанова могла преодолеть все эти препятствия. После трехдневного пребывания на полуострове Адмиралтейства Русанов отправился в обратный путь, значительную часть которого он проделал пешком. Он прибегал к шлюпке, которую вели оба Вылки, только в недоступных частях побережья. Таким порядком он обследовал Машигину губу, первым побывав на ее южном побережье, затем берег от Птичьего мыса до Северной Сульменевой губы, пересек довольно высокий горный хребет и совершенно измученный добрался 9 августа до лагеря в Крестовой губе. В течение этого похода Русанов прошел морем на шлюпке свыше 400 км, а пешком более 250 км.

Не успел Русанов отдохнуть от своей поездки к полуострову Адмиралтейства, как начал готовиться к пересечению Новой Земли поперек от Баренцова моря к Карскому.

12 августа отряд Русанова в сопровождении собак, тянувших нарты, покинул берега Крестовой губы, направ-

ляясь через остров к Незнаемому заливу. Пять дней занял этот довольно трудный, совершенно незнакомый, путь. Правда, в 1908 г. Русанов пересек остров в обратном направлении от Карского моря к Баренцову, но тогда он двигался по другой долине.

Через несколько дней Крамер, Лоренц и Илья Вылка вернулись обратно в Крестовую губу, а Русанов с Быковым и Санко остались на берегу Карского моря для исследовательских работ. Они поднимались на вершину высотою в 978 м над уровнем моря. Вечера коротали в палатке, подогреваясь горячим чаем и развлекаясь пением народных песен.

Однажды спели марсельезу, и Русанов сказал: «Новая Земля единственное в России место, где можно беспрепятственно петь марсельезу, не опасаясь ни жандармов, ни урядников».

Однако пора было покидать берега Карского моря. Архангельский пароход должен был со дня на день прийти в Маточкин Шар.

Русанова и его спутников бот «Мира» перебросил в Поморскую губу, куда скоро пришла знакомая нам «Ольга», доставившая экспедицию 12 сентября в Архангельск.

* * *

О результатах экспедиции был сделан доклад в Архангельске. Зимой Русанов выступил с аналогичным докладом в Москве, Петербурге, Париже.

В следующем 1910 г. была снаряжена вторая новоземельская экспедиция, начальником которой был назначен В. А. Русанов.

Правительственной субсидии было недостаточно, пришлось прибегнуть к частной благотворительности. Стремясь использовать экспедицию для промыслов, архангельский купец-промышленник Масленников предоставил ей парусно-моторную шхуну «Дмитрий Солунский» [3].

Русанов тщательно подобрал личный состав экспедиции. В составе экспедиции был горный инженер М. М. Круповский, зоолог Е. С. Иванов, биолог С. С. Четыркин, метеоролог, астроном и штурман — В. Е. Ремизов. Принял участие в этой экспедиции и прошлогодний спутник Русанова — ненец Илья Вылка. Капитаном судна был опытный северный моряк Поспелов. Команда состояла из 8 человек.

Плавание вокруг Новой Земли — вот цель, которую поставил перед собой Русанов, в четвертый раз отправляясь на Новую Землю.

13 июля «Дмитрий Солунский» покинул Архангельск, прошел Белое море, вышел в Баренцово и через 6 дней был около берегов Новой Земли. После двухдневных поисков в тумане входа в Маточкин Шар, судно зашло в пролив. Взяв здесь дополнительные запасы, оно пошло дальше на север к полуострову Адмиралтейства, знакомому Русанову по прошлому году.

У берегов полуострова, Русанов с Круповским и Четыркиным высадились для обследования берега до Архангельской губы, куда был направлен «Дмитрий Солунский». Опять, как и в прошлом году, были детально обследованы берега, окрестные горы, соседние ледники.

Открыты два новых залива, получивших имена Вилькицкого и Кривошеина — начальников ведомств, снаряжавших экспедицию. В картографию экспедиция внесла ценный вклад, уточнив контур берега.

После окончания работы береговых партий «Дмитрий Солунский», забрав геологов на борт, пошел дальше к северу. Шторм помешал судну зайти в Русскую гавань и гнал его все дальше к северу. 15 августа судно достигло Оранских островов, откуда уже был виден мыс Желания.

Еще не успокоившееся после шторма море не позволяло высадиться на берег у этого мыса. Льда здесь не было: очевидно, шторм отогнал его на север. Действительно через день судно на широте 77°24′ достигло кромки льдов. Обследовав положение кромки, судно вернулось к мысу Желания, и Русанов высадился в небольшой бухточке, рас-

[3] После революции она была переименована в «Бедноту».

положенной за мысом. Залив этот получил имя капитана Поспелова.

После осмотра берегов «Дмитрий Солунский» пошел вдоль восточного берега Новой Земли на юг.

По узкому каналу чистой воды, оставшемуся под самым берегом, «Солунский» с трудом продвигался вперед, пока у островов Пахтусова его не задержал сплошной покров зимнего, но оторвавшегося от берегов, льда. Думали повернуть обратно, но на следующий день льды развело. Судно опять получило возможность итти к югу. 27 августа подошли к восточному устью Маточкина Шара. Здесь выяснилось, что на весь путь кругом Новой Земли нехватит керосина для мотора. Пришлось войти в пролив и итти им к Баренцову морю, замкнув кольцо плавания вокруг северного острова Новой Земли. Пролив форсировали среди массы еще не вынесенного в море зимнего льда и только 29 августа дошли до губы Поморской у западного устья пролива.

9 сентября «Дмитрий Солунский» пришел в Екатерининскую гавань [4], привезя с собой богатые исследовательские геологические и зоологические коллекции.

Со снисходительным любопытством выслушали в «Императорском Географическом обществе» доклад Русанова о плавании «Дмитрия Солунского».

Газеты и журналы посвятили всего несколько строк Русанову, но и тут не обошлось без хулиганской выходки со стороны черносотенной печати. Некий борзописец Брадий выступил в «Московском Листке» с пространной статьей, где доказывал, что Русанов случайно обошел вокруг Новой Земли, что во всем этом нет никакого географического открытия.

Русанов отлично понимал, что разночинец, революционер-эмигрант, человек находившийся под особым наблюдением полиции, в условиях полицейского режима не мог получить признания своей деятельности со стороны «императорской науки» и «императорских» научных организаций. Да этого он и не добивался. Его тянуло на Север. Вскоре он собрался в новую экспедицию, опять на Новую Землю.

Пятая новоземельская экспедиция Русанова старалась выяснить вопрос об экономической базе для освоения Новой Земли. Русанов предвидел, что богатая природа Новой Земли может дать для наших северных окраин не только продукцию морских промыслов, но и продукцию других отраслей хозяйства.

Экспедиция вышла в июле 1911 г. из Аргангельска на очередном рейсовом пароходе и через несколько дней высадилась в Белушьей губе. Отсюда один отряд, под начальством инженера Свищина, отправился в пролив Костин Шар для выяснения месторождения ископаемых богатств в губе Пропащей.

Остальные участники экспедиции под руководством самого Русанова отправились на небольшом парусно-моторном боте вдоль берегов южного острова, к югу от губы Белушьей. Последовательно было осмотрено побережье Гусиной Земли, губа Черная, были пройдены Карские ворота и отряд вышел в Карское море. Вдоль восточного берега поднялись до Маточкина Шара, вышли последним в Баренцово море и вернулись обратно в Белушью губу.

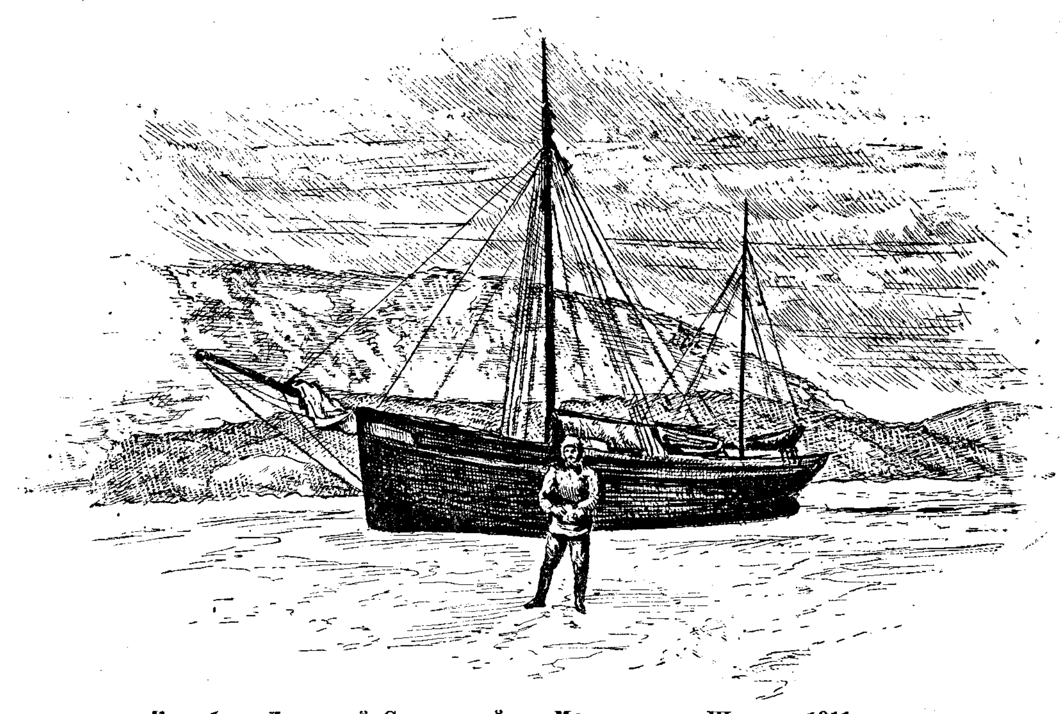
Таким образом экспедиция 1911 г. как бы завершила план экспедиции 1910 г. Тогда был обойден кругом северный остров, а теперь завершено плавание вокруг южного острова.

Русанов своими трудами на Новой Земле в течение 1907—1911 гг. вторично открыл Новую Землю, но уже не как географический объект, а как новую экономическую базу в хозяйстве Крайнего Севера.

Однако только после Октябрьской революции стало возможным осуществить не только все планы Русанова по хозяйственному освоению островов, но и значительно развить их.

Новые планы, новые идеи занимали пытливый ум Русанова и толкали кипучую энергию его на новые подвиги. Его захватила идея Северного морского пути. Он понимал, что его дело не найдет никакой поддержки в официальных кругах царской России.

[4] Теперь г. Мурманск.



Корабль «Дмитрий Солунский» в Маточкином Шаре в 1911 году

У Русанова были собственные взгляды на методы работ по освоению Северного морского пути. Он решил самостоятельно осуществить их, не давая всему предприятию никакой огласки, желая поставить всех перед уже совершившимся фактом. В 1912 г. он организует экспедицию, официальная программа работ которой заключалась в исследовании угленосных районов архипелага острова Шпицбергена и производство промысловых заявок на вновь открытые здесь угленосные территории в пользу России.

Такая на первый взгляд ограниченная задача на самом деле имела самую тесную связь с делом освоения Северного морского пути, для плавания которым необходимо было иметь угольную базу на самой трассе.

Для своей экспедиции Русанов приобрел во Франции парусно-моторный катер с ледовой обшивкой, названный им «Геркулес». Это было крошечное суденышко, всего 65 т водоизмещения. Столь малые размеры оправдывались практикой полярных плаваний Амундсена. Он прошел северо-западным проходом на судне «Йоа», имевшем всего 40 т. водоизмещения.

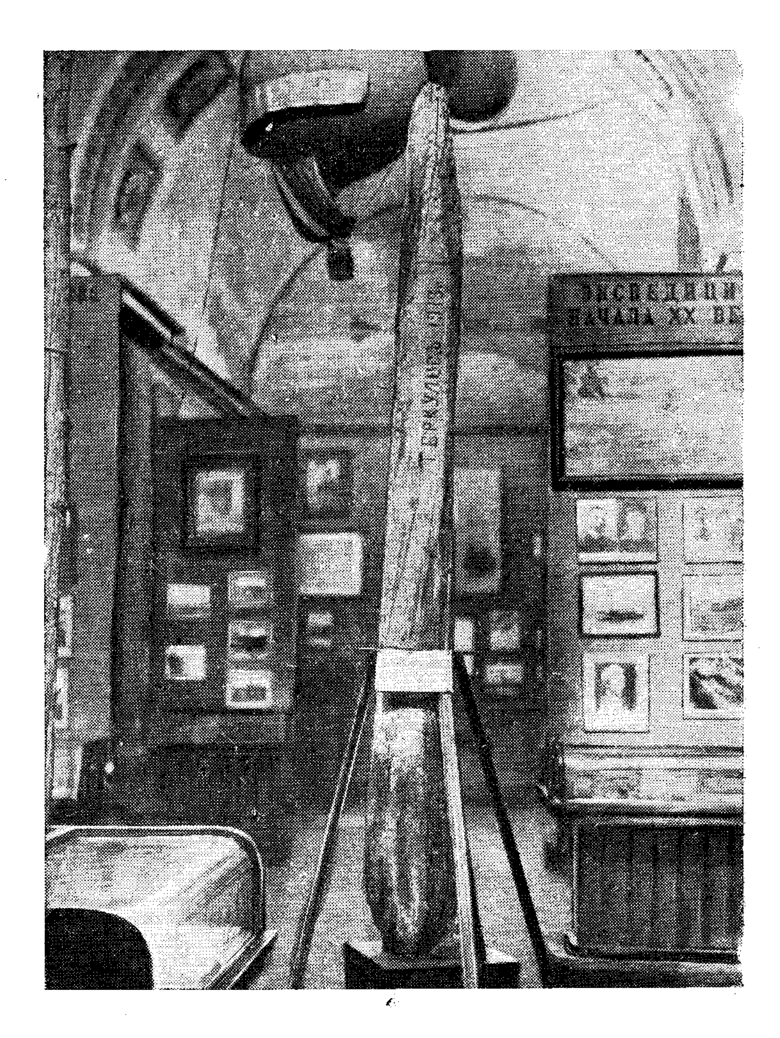
В экспедиции приняли участие 14 человек, включая Русанова и его жену — Жюльетту Жан, студентку Сорбоннского университета, принявшую участие в экспедиции в качестве врача. Капитаном судна был гидрограф А. С. Кучин, в прошлом участвовавший в экспедиции Р. Амундсена к южному полюсу.

Экспедиция беспрепятственно достигла Шпицбергена, частично обследовала берег архипелага, высадила геологическую партию и двинулась дальше, взяв направление на Новую Землю.

18 августа 1912 г. «Геркулес» зашел в Маточкин Шар, где на фактории в губе Поморской Русанов оставил для отправки на материк телеграмму такого содержания:

«Петербург, Ждановка 9 Стюнкель. Юг Шпицбергена остров Надежды окружены льдами, занимались гидрографией. Штормом отнесены южнее Маточкина Шара. Иду к северо-западной оконечности Новой Земли, оттуда — на восток. Если погибнет судно направлюсь к ближайшим по пути островам Уединения, Новосибирским, Врангеля. Запасов на год, все здоровы. Русанов».

Русанов решил на деле доказать правоту отстаиваемых им в Географиче-



Столб экспедиции Русанова с надписью «Геркулес» 1913 г., найденный на острове Вейзеля

(сейчас находится в Музее Арктики)

ском Обществе убеждений, что в Карское море можно проникнуть, огибая мыс Желания. Несомненно, что Русанов решил повторить плавание Норденшельда и пройти Северным морским путем в Тихий океан через Берингов пролив.

После этой телеграммы от Русанова не поступало никаких сведений, и судьба экспедиции осталась невыясненной.

В 1913—1914 гг. на розыски ее посылались спасательные экспедиции. Но было неясно, где искать Русанова. Никто не верил в возможность плавания к северу от мыса Желания, и экспедицию Русанова искали на западных берегах Новой Земли и даже на островах земли Франца Иосифа.

Поиски производились в 1914 г. экспедицией на «Герте» и специально командированным на Новую Землю летчиком Нагурским. Он произвел пять полетов у западных берегов северного острова Новой Земли.

В следующем, 1915 г. Главное Гидрографическое Управление снарядило новую спасательную экспедицию на «Андромеде», которая также не достигла никаких результатов. В этом же году экспедиция на «Эклипсе» под командой капитана Свердрупа осмотрела остров Уединения, который был указан в телеграмме Русанова, как первый пункт, лежавший на предположенном пути «Геркулеса». Здесь не оказалось никаких следов пребывания людей. Тогда экспедицию Русанова объявили погибшей. Предполагали, что она, подобно «Св. Анне» (экспедиция Брусилова), погибла, увлеченная ледовым дрейфом вглубь полярного бассейна.

В 1916 г. на Тиманском береву нашли бутылку с вложенным в нее лист-

ком, на котором рукой Русанова было написано: «Серия 14, 1912 г., 13 июня, 120 миль от Норд-Капа к NNW 73°5′, N 24° 8′». Координаты, указанные в записке относились к рейсу «Геркулеса» от Шпицбергена к Новой Земле, поэтому она не давала никаких новых данных о местонахождении экспедиции.

Прошло более 20 лет. Находки, сделанные «Сталинцем» в 1934 г. и «Торосом» в 1936 г. на островах Вайзеля, Безымянном и в архипелаге Норденшельда, позволяют пересмотреть прежние заключения о судьбе «Геркулеса».

Найденные здесь документы (мореходная книжка матроса «Геркулеса» А. С. Чукчина, визитные карточки зоолога экспедиции Э. Ф. Сватоша, справка, выданная на имя матроса В. Г. Попова и его же серебряные часы с инициалами), а также надпись на столбе на о. Вейзеля говорят о том, что в 1913 г. здесь у берегов Таймырского полуострова побывал «Геркулес» — судно Русанова.

Находки красноречиво свидетельствуют, что Русанов был прав, когда утверждал, что путь мимо мыса Желания не представляет особых затруднений для судна, следующего в Карское море. Вопреки представлениям многих авторитетных полярных исследователей, к числу которых относился даже Нансен, Русанов провел «Геркулес» через Карское море и дошел до берегов Таймырского полуострова.

В 1913 г. экспедиция Русанова еще существовала. Повидимому все обстояло благополучно на борту «Геркулеса», так как обнаруженный на о. Вейзеля столб не является сигналом бедствия, а показывает, очевидно, место производства астрономических наблюдений. В противном случае Русанов оставил бы у этого знака какое-либо сообщение. Положение экспедиции не давало никакого повода использовать этот знак, как сигнал бедствия. Год установки столба соответствует второму календарному году работы экспедиции. Повидимому, первая зимовка прошла на о. Вейзеля или где-то в районе шхер Минина или архипелага Норденшельда.

У Русанова имелся годовой запас продовольствия, следовательно, в 1913 г. голод еще не угрожал экспедиции. Тот факт, что на столбе указано название судна, а не название экспедиции, неоспоримо доказывает, что в это время еще существовало и судно экспедиции, благополучно перенесшее зимовку во льдах.



Долина Русанова на Новой Земле

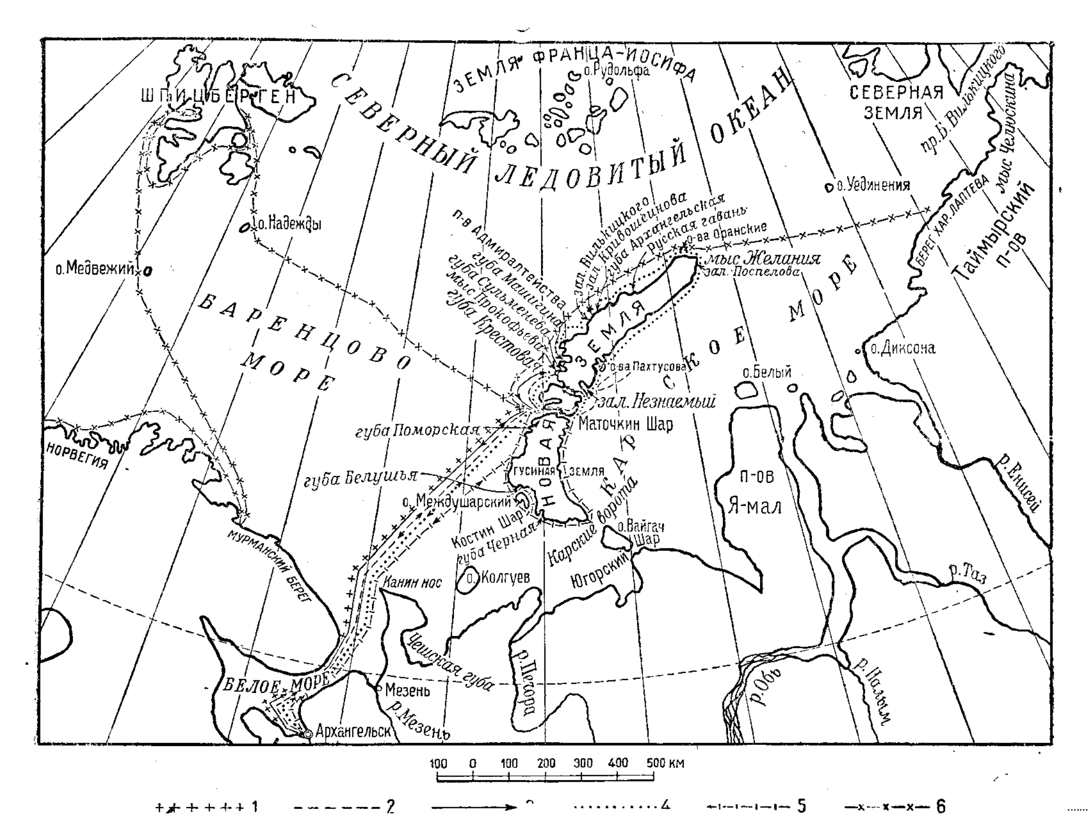


Схема маршрутов В. А. Русанова. Условные обозначения: 1. поездка 1907 г.; 2. французская экспедиция 1908 г. на «Жак-Картье»; 3. экспедиция 1909 г.; 4. экспедиция 1910 г. на «Дмитрии Солунском»; 5. экспедиция 1911 г. на моторном боте «Полярный»; 6. экспедиция 1912—13 г.г. на «Геркулесе»

Находимые в Арктике вещи далеко еще не всегда говорят о какой-либо катастрофе. Они могли быть брошены разведочной партией, возвращающейся на судно. В практике полярных исследований часто встречаются подобные находки. Известно, например, что Толль для облегчения измученных собак был вынужден бросить на берегу Таймырского полуострова часть приборов.

Тяжелая драма разыгралась, повидимому, не у острова Вейзеля, а где-то в другом районе, восточнее этого пункта.

Куда же удалось дойти «Геркулесу», где и почему произошла катастрофа?

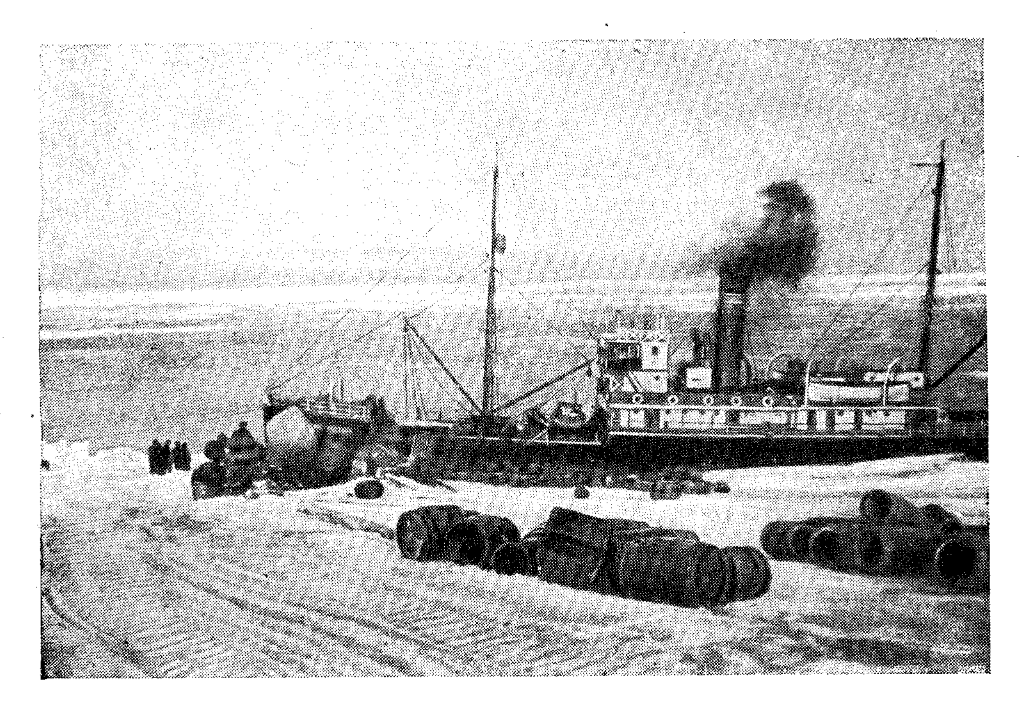
Могилу Русанова и его спутников, может быть, удастся обнаружить со временем на берегах Северной Земли. Далее на восток вряд ли удалось проникнуть «Геркулесу».

Куда же он направился после зимовки?

Если бы Русанов повел судно мимо мыса Челюскина и далее через проливы, отделяющие острова от Сибирского берега, то это плавание закончилось бы благополучно. В это время здесь плавали суда гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана «Таймыр» и «Вайгач». Ледовая обстановка за проливом Вилькицкого была достаточно благоприятна. Повидимому, Русанов пошел к северу и, натолкнувшись на берег Северной Земли, пошел в более высокие широты, во льдах которых «Геркулес» и погиб во вторую зимовку 1913—1914 гг.

Имя Русанова увековечено на Новой Земле, познанию природы которой он отдал свою короткую, но плодотворную жизнь.

Исключительная по своей красоте долина, соединяющая Незнаемый залив Карского моря с Крестовой губой Баренцова моря, по которой несколько раз



Ледокольный пароход «Русанов» у ледяного барьера на острове Рудольфа

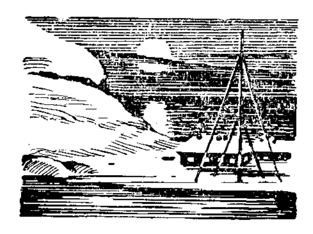
Фото Б. Карандзея

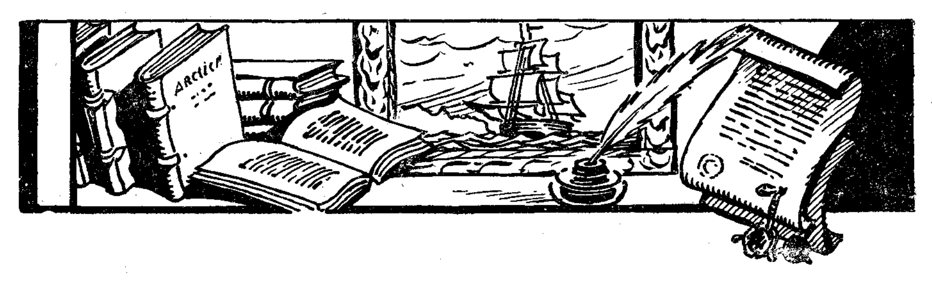
от моря и до моря прошел Русанов, носит его имя.

Его имя носит и обширный залив, четырьмя бухтами врезающийся в восточный берег северного острова Новой Земли под 75° сев. шир.

На южном острове Новой Земли в заливе Рейнеко мы найдем полуостров, пролив и бухту Русанова. На берегу последней находится промысловое становище «Русаново».

Приступая к планомерному изучению Арктики и организуя ледокольный флот, Совторгфлот присвоил одному из ледокольных пароходов имя Владимира Русанова.





Исторические заметки

Н. МАСОЛОВ

ИЗ ПРОШЛОГО ЛЕДОКОЛА «ЕРМАК»

(По материалам совещания старых ермаковцев и ленинградского отделения центрального исторического архива)



В августе 1914 г. над миром разразилась гроза первой империалистической войны.

В начале военных действий ледокол «Ермак» ремонтировался в ревельских доках. Котлы и механизмы были разобраны, а из города нужно было срочно уходить, так как приближались немецкие части. Буксиры отвели ледокол в Петроград, где наспех закончился его ремонт. В ноябре 1914 г. «Ермак» заносится в списки военных судов и вступает в строй морского ведомства. Так началась боевая деятельность ледокола.

Основная работа его в годы войны заключалась в подготовке фарватера и проводке тральщиков. Район его рейсов: Петроград — Гельсингфорс — Ревель. «Ермак» выполняет также задания по перевозке, военных грузов и, совершая рейсы в зону боевых операций, помогает военно-морскому флоту.

Ответственный рейс совершает «Ермак» в 1916 г., проводя суда к Аландским островам. Когда гордость русского флота — крейсер «Рюрик» наскочил на мины и повредил свою подводную часть, «Ермак» доставил его в кронштадтские доки.

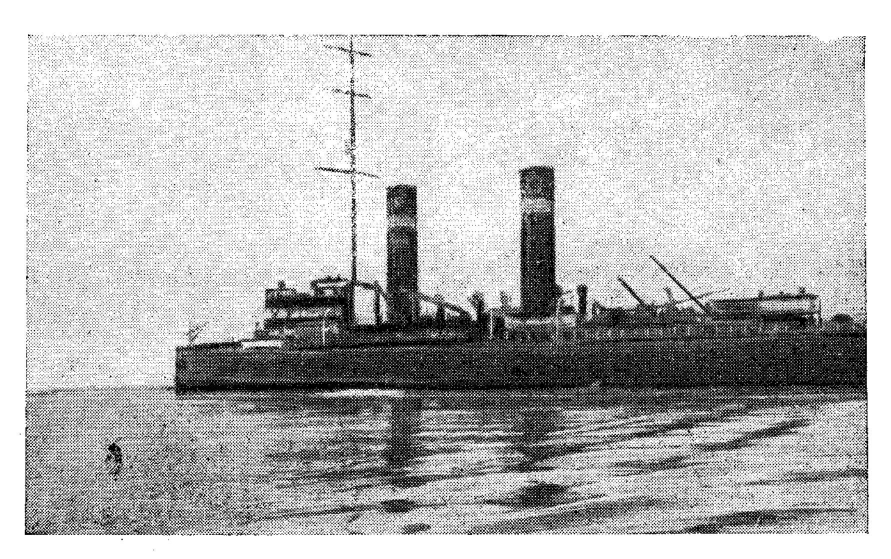
Ледокол совершил также рейс в район Моонзунда, откуда, подвергаясь большой опасности, он увел застрявший там транспорт.

Условия работы на корабле в годы войны были очень тяжелые. Команда работала в две смены по 12 часов в сутки. Жалованье выдавали неаккуратно. Команда зарабатывала по 18—20 руб. в месяц, в то время как капитан получал более 500 руб. Процветало казнокрадство, например, у казначея ледокола при ревизии нехватило 11 000 руб., за что капитан его не привлек к ответственности, а просто уволил.

Размещались члены экипажа в грязных кубриках, а хорошие каюты пустовали.

Впоследствии экипаж ледокола пополнился военной командой и работы стали производиться в три смены, но бытовые условия не улучшились. Попрежнему существовала палочная дисциплина. Были случаи, когда людей списывали с корабля по капризу кого-либо из администрации. Капитан Фельдман жестоко подавлял свободомыслие и творческую инициативу на корабле.

В последний год войны среди экипажа успешно проводили революционную



Ледокол «Ермак»

работу большевики. Костя Соколов, первый предцехкома — Константинов, Божбалов, водолаз Спутников и другие товарищи распространяли на ледоколе нелегальную литературу и многое сделали для того, чтобы большинство членов экипажа навсегда связали свою судьбу с большевистской партией.

Февральские дни 1917 г. «Ермак» встретил в Нарвской губе, куда его загнало царское правительство, боясь революционных настроений команды. Известия о свержении ненавистного самодержавия ермаковцы встретили с восторгом. Только капитану Фельдману и его малочисленным сторонникам это известие было не по душе. Моряки ненавидели Фельдмана. Боясь резких выступлений команды, правительство вынуждено было Фельдмана уволить.

«Ермак» покинул Нарвскую губу и вскоре пришел в Гельсингфорс. В городе царило воодушевление. На улицах, в порту устраивались демонстрации: с песнями проходили моряки, студенты, трудящиеся города.

Команда «Ермака» пополнилась революционно настроенными людьми.

В конце марта 1917 г., подходя к ревельскому порту, «Ермак» только благодаря бдительности команды не был подорван минами. Машинный кладовщик Стамбровский, прочно связавший свою жизнь с жизнью «Ермака», так рассказывает об этом эпизоде:

«Была штормовая погода. Мы шли полным ходом, и вдруг раздался сигнал о близости мины. Не растерявшиеся товарищи из военной вахты открыли огонь. Последовал страшный взрыв. Вмиг погасло электричество и силой взрыва все не закрепленное было сметено с палубы. Но корабль остался невредим».

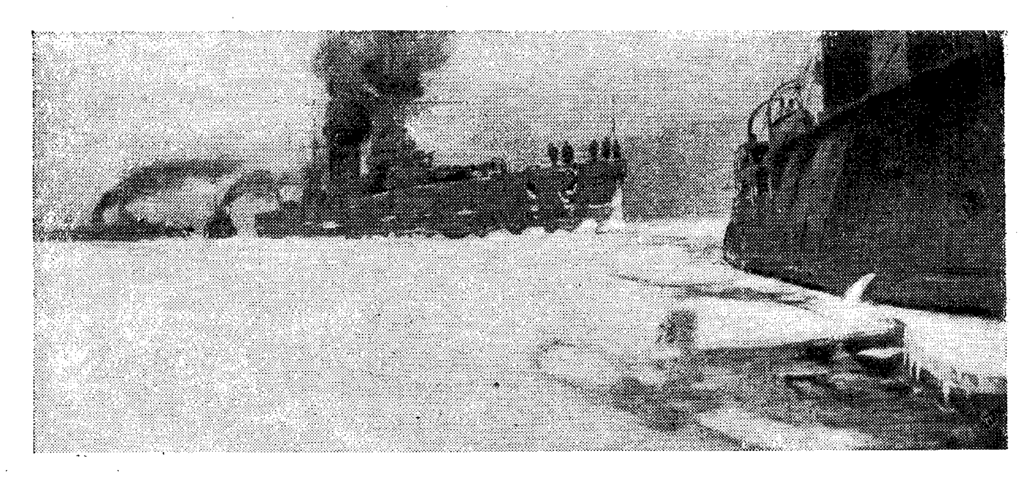
В Ревеле долго стоять не пришлось — к городу подходили вражеские части. Эвакуация была организована из рук вон плохо. Над городом уже появились неприятельские самолеты. Флот покинул Ревельский порт и с помощью «Ермака» удачно совершил переход в Гельсингфорс.

В предоктябрьские дни «Ермак» приводит к франко-русскому заводу крейсер «Аврору», орудия которого помогли решить участь Зимнего дворца в великую ночь 25 Октября 1917 г.

Наступила суровая зима 1918 г. Молодая советская республика встречала новый год в напряженной борьбе с контрреволюцией.

Предатель Троцкий и другие враги народа срывали переговоры с Германией о мире.

Наш флот, стоящий на рейде в Гельсингфорсе, мог быть захвачен неприятелем. Советское правительство решило увести корабли в Кронштадт. Был совершен знаменитый ледовый поход, в неповторимые дни которого «Ермак» сыграл решающую роль. Поход начался



«Ледовый поход» военных судов из Гельсингфорса в Кронштадт в 1918 г. Выводит суда ледокол «Ермак»
(первый справа)

12 марта 1918 г. На проводку караванов были отправлены ледоколы: «Ермак» и «Волынец».

Вначале уводились корабли, представлявшие наибольшую боевую ценность. Проводка была очень трудная: лед создавал заторы, команды были малочисленны, механизмы мелких судов неисправны. Прожекторы с финского берега щупали море, и один из караванов был подвергнут провокационному обстрелу с острова Левенсери. За ночь корабли так примерзали ко льду, что не могли двигаться без помощи ледокола. «Ермаку» постоянно приходилось освобождать то одно, то другое судно.

Выписки из вахтенного журнала крейсера «Баян» дают нам представление об этой титанической работе:

«...9 час. 10 мин. Семафор с «Ермака»: иметь малое расстояние между кораблями, а если затирает во льду, то давать знать по радио».

«...12 час. 10 мин. «Ермак» освободил «Республику»...».

«...12 час. 35 мин. «Ермак» обогнул нас и по правому борту прошел по направлению к отряду».

«...13 час. 10 мин. стоп-машина, застряли во льду».

«...13 час. 20 мин. «Ермак» освободил «Силача».

«...13 час. 25 мин. «Ермак» освободил нас. Дали ход».

«...13 час. 27 мин. затерло льдом».

«...13 час. 32 мин. «Ермак» освободил нас. Дали ход».

Так продолжалось до выхода на чистую воду. Первый отряд в составе линкоров «Петропавловск», «Гангут», «Севастополь», «Полтава» и крейсеров «Рюрик», «Адмирал Макаров» и «Богатырь» дошел до Кронштадта благополучно.

Другие караваны, в числе которых находились линкоры «Андрей Первозванный» и «Республика», а также крейсеры «Баян» и «Олег», прибывали один за другим в полном порядке в советскую гавань.

Около 200 кораблей пришло в Кронштадт, ни одно судно не было потеряно.

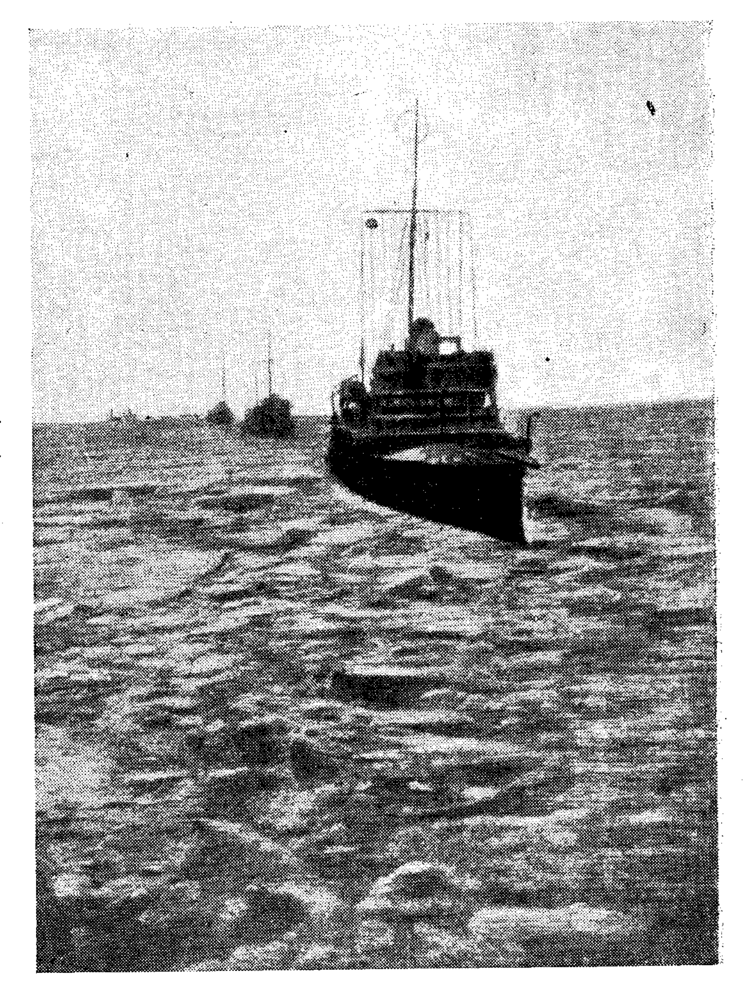
«...Ночи, дни и недели
Над заливом летели.
Поддавался искрошенный лед.
И кончался в Кронштадте
Легендарный фарватер,
И невиданный в мире поход».

Так рассказывают о походе слова краснофлотской песни.

Только благодаря энергии команд кораблей и коллектива ермаковцев удалось спасти весь Балтийский флот.

За участие в ледовом походе «Ермак» был награжден Боевым Красным Знаменем.

Ледовый поход — славная страница в истории Красного Военно-морского флота. Сохранением Балтийского флота большевики нанесли сильный удар по планам империалистов, мечтавших захватить Петроград.



«Ледовый поход» военных судов из Гельсингфорса в Кронштадт в 1918 г. Суда идут кильватерной колонной

Балтийский флот встал на страже колыбели революции — Красного Питера.

«Социалистическое отечество в опасности! Все на фронт!» — этот лозунг был понятен каждому в 1918—1919 гг., когда на фронтах гражданской войны решалась судьба революции.

Рабочие и крестьяне брались за оружие и становились на защиту своих завоеваний. Не остались в стороне и ермаковцы. Судовые журналы свидетельствуют об уходе многих членов экипажа на фронт.

Сражались ермаковцы в первом береговом отряде на Карельском фронте и в первом экспедиционном отряде Балт-флота. Отряд в 30 человек участвовал в подавлении контрреволюционного восстания дезертиров на станции Дедовичи. При наступлении на Петроград войск генерала Юденича, члены экипажа «Ермака» сражались во втором боевом отряде добровольцев. Участвовали ермаковцы и в укреплении обороны Петрограда. Им была поручена охрана станции и изъятие огнестрельного оружия.

Палубный кладовщик ледокола Иван Матвеевич Морозов — один из участников боевых операций ермаковцев на берегу.

Ледокол в те дни стоял у Васильевского острова, а штаб находился на улице Гоголя. Партийная организация «Ермака» насчитывала тогда более 30 человек. Коммунисты ледокола с честью выполняли боевые задания правительства. Многие из них пали на поле славы в борьбе за торжество новой жизни.

В марте 1921 г. произошел белогвардейский мятеж в Кронштадте. Вновь создалась угроза пролетарской столице, вновь злорадно зашипела иностранная пресса о гибели большевиков.

Под руководством товарища Ворошилова, с участием делегатов X партийного съезда, мятеж был подавлен.

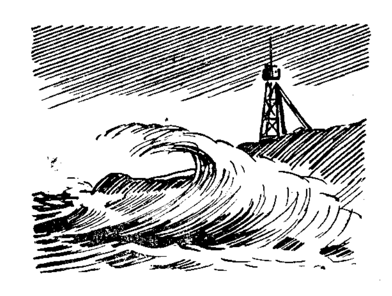
Накануне мятежа «Ермак» получил задание от подготовлявшего мятеж Кронштадтского руководства околоть лед вокруг Кронштадта. «Ермак» не выполнил это задание. Этим команда «Ермака» облегчила Красной Армии взятие Кронштадта.

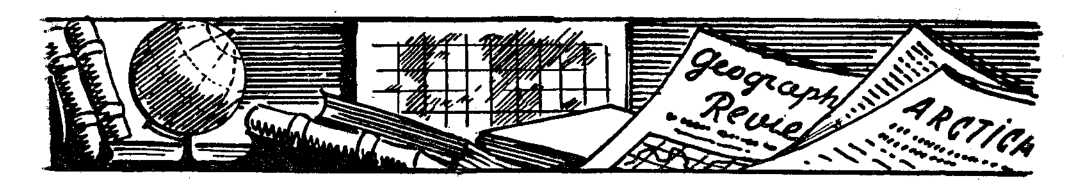
Мятежники уничтожили все запасы продовольствия. После усмирения мятежа на помощь голодающему Кронштадту был послан «Ермак», который привел первое судно с хлебом.

Пройдя длительный трудовой путь, ледокол «Ермак» ежегодно участвует в арктических навигациях и заслуженно пользуется славой, именуясь «дедушкой арктического флота».

Коллектив ермаковцев бережно хранит боевые традиции своего корабля. Ермаковцы помнят девиз патриота нашей родины, строителя их ледокола, адмирала Макарова — «Помни войну!».

Ермаковцы знают, что полярный флот — младший брат Военно-Морского флота. Когда в предстоящих боях прекрасно оснащенный Военно-Морской Флот будет показывать образцы военной техники и геройства,— ледокол «Ермак» в рядах боевых кораблей поведет караваны туда, куда прикажет партия и Советское правительство.





По страницам иностранной печати

А. КАПИТОХИН
Н. КРЫМОВА

«ОДИН СРЕДИ ЛЬДОВ»

(Ричард Бэрд. Richard E. Byrd. «Alone». G. P. Putnam's sons. New Jork. 1938)



В Нью-Йорке вышла в свет новая книга известного американского исследователя Антарктики Ричарда Бэрда «Один среди льдов». Эта книга является как бы продолжением другой книги того же автора «Снова в Арктику»[1], в которой Бэрд подробно описал свою последнюю экспедицию в Антарктику в 1933—1935 гг.

Организовать такую экспедицию в условиях буржуазной страны было не легко. Денег у Бэрда не было и приходилось уговаривать добровольных жертвователей дать средства на предприятие, не сулившее им прямых материальных выгод. Для такого типа «попрошайничества» в Соединенных Штатах выработаны уже известные приемы. Организуется канцелярия, рассылаются на печатных бланках предложения разным лицам, могущим заинтересоваться экспедицией и внести в это дело свою лепту. Такими лицами являются обычно владельцы фирм, которые, пожертвовав для нужд экспедиции предметы снаряжения или продовольствие, рекламируют потом свои изделия, как выдержавшие испытание в полярных условиях. Штаб-квартирой Бэрда было разослано несколько десятков тысяч писем. При помощи их он собрал 150 тыс. долларов наличными деньгами и получил снаряжения, продовольствия и научного оборудования на сумму в 100 тыс. долларов.

Поддержала Бэрда также радиокомпания «Колумбия», пожелавшая связать своих абонентов с людьми, зимующими в Антарктике.

Экономический кризис, господствовавший в Америке, помог Бэрду получить напрокат за очень дешевую цену одно из судов, стоявших в гавани без употребления. Это был старый лесовоз, носивший название «Тихоокеанская сосна». Он был тут же переименован в «Джекоб Руперт». За 1050 долларов Бэрд приобрел китобойное судно «Бэр оф Оклэнд», которое еще в 1884 г. спасло экспедицию Грилли.

Экспедиция получила два одномоторных аэроплана и приобрела один разведывательный самолет, снабженный лыжами и поплавками с двумя моторами Райта в 725 лошадиных сил. Радиус его действия был в 1300 миль. Аэроклуб в Филадельфии предоставил экспедиции автожир. Почти вертикальная посадка этого типа самолетов дает ему много преимуществ при коротких воздушных разведках и высотных аэрологических наблюдениях.

По прибытии в Малую Америку Бэрд нашел там под снегом еще два самолета, оставленные его предыдущей экспедицией. Малая Америка служила стоянкой и в первую экспедицию Бэрда в 1928 г. Таким образом, у экспедиции было шесть летательных машин.

[1] Русский перевод книги под редакцией В. Ю. Визе вышел в издательстве Главсевморпути в Ленинграде.

Форд снабдил экспедицию двумя легкими снеговыми автомобилями, а правление компании Кливлэнда подарило машину «Клетрак»,— настоящий снеговой дредноут. Откликнулась и фирма Ситроен, предоставившая в распоряжение Бэрда три вездехода.

Кроме воздушного и механического транспорта, у экспедиции было 148 ездовых собак. Их сопровождали опытные каюры.

Первая книга, описывающая подготовку экспедиции, представляет особый интерес для советского читателя и, прежде всего, для работников Арктики. Страна, которая гордится своей передовой техникой, где государственный доход достигает 40 миллиардов долларов,— эта страна не могла снарядить экспедицию большого научного значения. А ведь экспедиция снаряжалась в период, когда склады ломились от излишков товаров, когда тысячи тонн продуктов выбрасывались в море!

«Должен только сказать,— пишет автор книги,— что в одном отношении мы превзошли самих себя,— лучших, более трудоспособных и энергичных «попрошаек» трудно было сыскать...

Все 30 тысяч писем, разосланных штаб-квартирой экспедиции, начинались неизменным обращением: «милостивый государь, не соблаговолите ли Вы помочь...», на что следовало, увы, почти столько же ответов: «очень сожалеем, но обстоятельства таковы...» Чегка[2] написал (без преувеличения) 127 писем, пытаясь убедить различные фирмы подарить экспедиции рабочие комбинезоны. В конце концов нам пришлось их купить за наличные денежки».

Как небо от земли отличается подготовка экспедиции Бэрда от подготовки нашей Папанинской экспедиции на Северный полюс! Десятки научных институтов и выдающихся специалистов были привлечены в нашей стране к этому делу. Все, что можно было дать лучшего, было предоставлено в распоряжение героической четверки. А сколько внимания, теплой заботы было уделено ей со стороны партии и лично товарища Сталина, начиная с организации экспедиции и кончая прибытием ее в Москву. Вся армия полярников повседневно чувствует эту заботу страны и партии.

Бэрд же вынужден был клянчить буквально каждый доллар. Он получил не то оборудование, которое ему было нужно, а то, которое в рекламных целях соглашались предоставить ему разные коммерческие фирмы. То обстоятельство, что ему, несмотря на все эти трудности, удалось осуществить свою экспедицию и совершить ряд ценных открытий, следует отнести, главным образом, за счет его личных качеств, как организатора и руководителя.



Ричард Бэрд

Общее число участников экспедиции составляло 115 человек. Все это были добровольцы, откликнувшиеся на призыв Бэрда. Состав их был довольно разношерстный. Тут были научные работники, летчики, механики, инженеры, водолаз, археолог, парашютист, лесничий. Классовый состав был тоже весьма разнообразен: от чернорабочих до сыновей миллионеров. Одних побуждал к этому путешествию интерес к науке, других любовь к приключениям, третьих желание похвастаться своим геройством по прибытии домой.

«Рупперт» прибыл в Китовую бухту 17 января 1934 г. Выгрузка и перевозка грузов в Малую Америку были сопряжены с большими трудностями. В Малой Америке уцелели почти все здания от первой экспедиции, сохранились консервы, и даже электричество не переставало функционировать. Это облегчило работу новых зимовщиков. Они выстроили еще несколько новых зданий, в том числе столовую, дом для научных занятий, обсерваторию для изучения метеоров, коровник, здание радиостан-

[2] Один из помощников Бэрда.

ции, электростанцию, два магнитных павильона и т. д.

Надо отдать справедливость организаторам, что они сумели предоставить зимовщикам ряд современных удобств: электрическое освещение во всех домах, электрическую кофейную мельницу и мясорубку, электрические пилы и сверла, швейные машины с электромоторами, генератор с ветряным двигателем, и т. п.

Научно-исследовательская работа экспедиции была поставлена серьезно. Она охватывала 22 отрасли науки: геологию, глациологию, метеорологию, ботанику, биологию, астрофизику, географию, земной магнетизм, океанографию, геофизику, палеонтологию и т. д.

Научная работа этой экспедиции дала интересные и ценные результаты.

Сам Бэрд занимался преимущественно полярной метеорологией, которой придавал большое значение. Для производства этих наблюдений он отправился на зимовку вглубь Антарктики. Место для нее он выбрал в 123 милях от Малой Америки, на 80°08′ ю. ш. и 163°57′ з. д. Это место он назвал Эдвенс Бэз (передовая база).

Свое пребывание в полном одиночестве на зимовке в этой малоисследованной части Антарктики Бэрд и описал в книге «Один среди льдов».

Место для Эдвенс Бэз выбрано было не случайно. Этот выбор был сделан в результате четырехлетнего размышления. Впервые эта мысль возникла у Бэрда во время первой экспедиции в Антарктику в 1928 г. По его словам, все метеорологические исследования в Антарктике производились только у берегов. Но в глубине материка, имеющего 4500 тыс. квадратных миль в окружности, не было ни одной полярной станции. В метеорологическом отношении внутренняя часть Антарктики,— самая холодная местность на земном шаре,— совершенно не исследована.

Эдвенс Бэз, по мысли автора, должна была стать первой в ряде многочисленных полярных станций подобного рода. Однако, при организации первой же полярной станции у Бэрда возникли колебания, вызывающие у советского читателя некоторое недоумение.

Сначала он думал оставить на Эдвенс Бэз трех зимовщиков: двух научных работников и радиста. Из-за трудностей доставки продовольствия и прочего снаряжения в глубину Антарктики нельзя было и думать о большем количестве зимовщиков. Но к этому присоединялись еще довольно странные, с нашей точки зрения, рассуждения «психологического» характера.

Вот что говорит по этому поводу автор:

«Три человека будут уравновешивать взаимоотношения, как ножки треножника. Среди трех человек легче поддерживать моральное согласие и равновесие. Вместо того, чтобы слышать всегда один и тот же голос и видеть одно и то же лицо, сталкиваться с одними и теми же привычками и идиосинкразиями, каждый будет видеть перед собой двух человек, два разных лица. Если же оставить только двоих, неизбежно наступит время, когда они будут невольно, бессознательно раздражать друг друга. Разговоры, казавшиеся ранее интересными, покажутся бессмысленной болтовней, некоторые привычки, не привлекавшие прежде внимания, будут в конце концов внушать отвращение. Манера задувать лампу, слишком громкий стук бросаемых на пол сапог или чавканье во время еды могут вызвать раздражение. Произойти это может между лучшими друзьями. В условиях полярной ночи подобные мелочи могут даже выдержанных, дисциплинированных людей довести до грани безумия».

Исходя из этих «психологических» соображений, Бэрд решил сначала, что лучше всего оставить на зимовке трех человек.

16 февраля 1934 г. девять человек на четырех вездеходах пустились в путь из Малой Америки вглубь материка. На двух вездеходах был погружен домик для предстоящей зимовки на Эдвенс Бэз. Однако, просмотрев список погруженных предметов, Бэрд пришел к заключению, что этого запаса на трех человек не хватит, и первоначальный план о зимовке трех человек отпал. Бэрд решил зимовать на Эдвенс Бэз один[3].

Относясь с глубоким уважением к Бэрду, как к отважному исследователю, нельзя однако согласиться с его решением остаться одному на оторванной от основной базы полярной станции. Хотя Бэрд и говорит, что он вполне доверял своим товарищам, оставшимся на основной базе, он не должен был рисковать собою и оставлять зимовку без своего непосредственного руководства. Он, как самый опытный из всего коллектива полярник и как начальник, отвечал за судьбу 56 человек, из кото-

[3] Это решение было, кроме того, частично основано на ряде личных причин, о которых Бэрд распространяется довольно подробно. Среди них было желание тишины и покоя, а также намерение прочесть ряд книг, которых в Америке ему некогда было прочитать.

рых многие впервые оказались в непривычных и суровых условиях Антарктики.

Странными для советского полярника являются и психологические рассуждения Бэрда о невозможности оставлять на зимовку двух человек. Мы вовсе не намерены преуменьшать значение психологических элементов в жизни полярников. Наоборот, мы считаем их весьма важными элементами в общем комплексе условий, определяющих здоровую обстановку на полярной станции. Но опыт советских полярников показывает прекрасные образцы дружной и самоотверженной работы двух человек.

В 1936 г. начальник полярной станции мыс Оловянный, ныне Герой Советского Союза т. Кренкель, решил разделить свой коллектив из четырех человек на две группы, чтобы иметь возможность восстановить законсервированную полярную станцию на острове Домашнем и одновременно продолжать работу на Оловянном.

На острове Домашнем т. Кренкель вместе с механиком Мехреньгиным прожили с марта до октября. Условия их жизни были очень тяжелые. Запасы продовольствия оказались очень скудными и по количеству, и по ассортименту. Однако, они жили на станции, как лучшие друзья.

Вторая половина коллектива, оставшаяся на мысе Оловянном,— товарищи Кремер и Голубев,— работала на станции в продолжение двух лет. И никаких недоразумений на почве идиосинкразии («непереносимости») у них не возникало. Они до сих пор продолжают оставаться самыми лучшими друзьями.

Если страна, партия и т. Сталин поручат каким-нибудь двум советским полярникам выполнить задание в любых условиях, оно будет принято, как доказательство высокого доверия, и выполнено так, как это сделали папанинцы.

22 марта Бэрд вылетел на аэроплане к месту своей зимовки, где пробыл один с 28 марта по 11 августа 1934 г., т. е. четыре с половиной месяца.

В своей книге автор подробно описывает домик, в котором он жил, или «хижину», как он ее называет. Построена «хижина» была довольно основательно, но в ее оборудовании оказались дефекты. Они осложняли условия зимовки мужественного исследователя и едва не стоили ему жизни.

В снегу была вырыта яма в 15 футов длины, 11 футов ширины и 8 футов глубины. Опущенная в эту яму «хижина» должна была быть защищена от ветра и снежных бурь. Во время перевозки некоторые части строения помялись и дверь в дом нельзя было плотно закрыть. Все части домика были сделаны из легкого материала, сруб и пол из хорошей белой сосны. Стены снаружи и внутри обшиты тройной фанерой с прослойкой из картона и растительного пуха. Внутри они были обтянуты огнеупорным холстом. Потолок и верхняя часть стены покрыты блестящим алюминием, как для утепления, так и для лучшего освещения. Внутри домик имел площадь в 800 кубических футов, а все здание весило всего 1500 фунтов.

Радио-антенна длиной около 200 футов была натянута на четырех бамбуковых шестах. Печь напоминала печи, устанавливаемые в камбузах на кораблях, но топилась не углем, а сольвентом (продукт перегонки нефти). Жидкому топливу было отдано предпочтение, так как уголь слишком громоздок для перевозки. Печная труба поднималась прямо вверх, но в двух футах от потолка загибалась и шла вдоль стены. Наружу она выходила через отверстие над койкой. Проводка трубы через комнату должна была заменить радиатор. Но два или три колена трубы потерялись по дороге из Малой Америки, а запасные колена оказались другого размера. Пришлось заменить их жестяными баллонами, срезав у них дно.

Во время сильных морозов неисправность печи давала себя знать. Бэрд очень страдал от холода в своем домике. Но самое серьезное несчастие, связанное с печным оборудованием, случилось с Бэрдом 31 мая. Насос, подающий топливо в печь, вдруг странно застучал. Помещение, где находился насос, наполнилось дымом и угарным газом. Бэрд, пытаясь выяснить причину перебоев в работе насоса, надышался угарным газом и почти потерял сознание. Ему с большим трудом удалось закрыть регулятор, после чего он едва дополз до койки и долго лежал в совершенном беспамятстве.

Все зло заключалось в плохо устроенном отоплении. Выхлопные газы просочились из плохо соединенных колен печной трубы и из щелей печи.

Неосмотрительность, вызвавшая подобную аварию, очень характерна для экспедиции, организационная сторона которой зависела от многих случайностей.

Вообще, неудачи начались у Бэрда с первого же дня пребывания на новой полярной станции. Еще до отъезда последних сотрудников, он упал и сильно ушиб правое плечо. Ему пришлось долго работать одной левой рукой. Это, конечно, было крайне не-

удобно, особенно при налаживании научных приборов.

Бэрду приходилось в течение дня производить 8 разных научных наблюдений. Некоторые научные приборы находились в комнате, а другие на крыше домика, в специально устроенном ящике.

В книге, между прочим, описано одно из интереснейших явлений в антарктических льдах, так называемое «сотрясение барьера», т. е. оседание большой площади снега, сжимающегося от холода, сопровождающееся страшным грохотом».

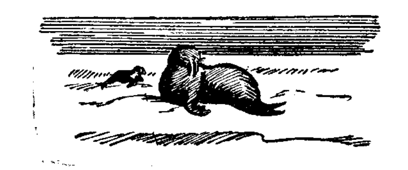
Под Эдвенс Бэз находился слой льда толщиной около 700 футов. Наличие толстого слоя вечного льда по всей Антарктике является главной характерной чертой, отличающей ее от Арктики, где, за небольшим исключением, почва в летние месяцы бывает открыта.

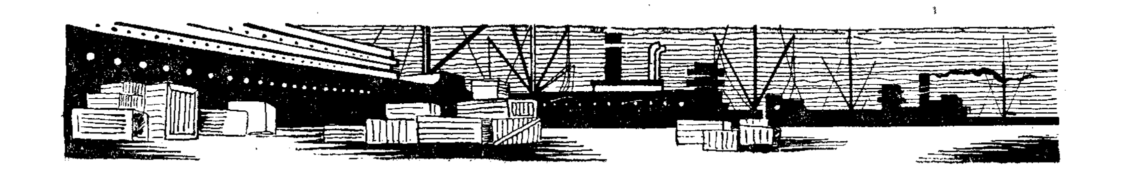
Ко всем невзгодам, преследовавшим Бэрда, вскоре прибавилась еще новая: 5 июля радио перестало работать. Это окончательно обескуражило и без того больного, ослабевшего исследователя. Ему пришлось поддерживать связь при помощи ручного движка. При его слабости эта операция была тяжела и мучительна. От напряжения он так ослабевал, что старался, по возможности, сокращать разговор. В конце концов его сотрудники начали догадываться, что с ним творится что-то неладное. В Малой Америке стали опасаться что он заболел, и решили послать к нему трех человек на вездеходе еще до окончания полярной ночи.

Три смельчака отправились в путь 8 августа, и 11 августа благополучно прибыли в Эдвенс Бэз.

Однако, здоровье Бэрда было настолько плохо, что лишь спустя два месяца, 14 октября, он смог выехать в Малую Америку.

Постигшая Бэрда неудача не погасила в нем стремления продолжать дальнейшие исследования. Об этом свидетельствует организуемая им в настоящее время новая экспедиция в Антарктику.





Хроника

К итогам комплексного социалистического соревнования

В связи с окончанием арктической навигации, Главное управление, Политуправление и ЦК Союза Севморпути подвели предварительные итоги комплексного соревнования.

За достигнутые успехи лучшим коллективам предприятий, экипажам судов, самолетов, полярным станциям и экспедициям присуждены переходящие красные знамена и денежные премии.

По полярной авиации — переходящее красное знамя и денежная премия в 10 тысяч рублей присуждены работникам ленской авиалинии.

Денежные премии по 3 тысячи рублей присуждены лучшим экипажам самолетов: «Н-295» (командир — пилот тов. Черепков), «Н-262» (командир — пилот тов. Павлов), «Н-303» (командир — пилот тов. Сырокваша), «Н-275» (командир — пилот тов. Черевичный).

Денежные премии по 1500 рублей присуждены экипажам самолетов: «Н-154» (командир — пилот тов. Ботов), «Н-240» (командир — пилот тов. Власов), «Н-293» (командир — пилот т. Майорин).

По полярным станциям — переходящее красное знамя и денежная премия в 5 тысяч рублей присуждены полярной станции острова Диксон.

Денежные премии по 2 тысячи рублей присуждены полярным станциям острова Белый, Амдермы и острова Генриетты.

По речному флоту — денежная премия в 10 тысяч рублей присуждена Северо-Якутскому пароходству.

Переходящее красное знамя и денежная премия в 5 тысяч рублей присуждены команде парохода «Партизан Щетинкин». Денежная премия в 5 тысяч рублей присуждена также команде парохода «Петровский».

По торговле — денежная премия в 5 тысяч рублей присуждена коллективу работников Мурманского торгового отделения.

По экспедициям — переходящее красное знамя и денежная премия в 10 тысяч рублей присуждены лучшей экспедиции по разведке угля в бухте Угольной.

По гидрографическим отрядам — за перевыполнение плана и представление высококачественных полевых материалов присуждены денежные премии по 3 тысячи рублей командам гидрографических судов «Профессор Визе» и «Торос».

Присуждение переходящих красных знамен и денежных премий по морскому флоту, горногеологическому управлению, строительным и снабженческим организациям, а также награждения значком «Почетного Полярника», похвальной грамотой будут проведены дополнительно.

Сообщая о присуждении переходящих красных знамен и денежных премий лучшим коллективам, руководство Главсевморпути и ЦК Союза призвало всех советских полярников к закреплению достигнутых успехов, лучшей подготовке к навигации и выполнению плана 1940 г.

Модернизация ледокола «Ермак»

По заданию Главсевморпути, Центральное проектное бюро Наркомморфлота разработало проект модернизации ледокола «Ермак», построенного 40 лет назад в Англии.

Неудобные жилые помещения для команды будут заменены хорошо оборудованными двух-четырехместными каютами и одноместными каютами для комсостава. Взамен тесной столовой будет устроена новая на 90 человек. Устанавливается кинобудка, оборудуются баня, прачечная, лазарет.

Паровые краны ледокола будут заменены электрическими, что позволит почти втрое ускорить погрузку угля и снаряжения. Мощность электростанции увеличивается в четыре раза. В случае если в каком-либо помещении погаснет свет, автоматически будут включаться специальные аккумуляторы. Все помещения ледокола радиофицируются. Намечено также установить автоматическую телефонную станцию на 40 номеров.

Сквозной рейс ледокольного парохода «Малыгин»

26 октября во Владивосток прибыл ледокольный пароход «Малыгин», совершивший за 94 суток сквозной рейс с запада на восток по Северному морскому пути. Экипаж «Малыгина» показал замечательные образцы борьбы за график, за сжатые сроки навигации и полное использование всего навигационного времени для гидрографических и гидрологических работ.

24 июля «Малыгин» вышел из Архангельского порта, имея на борту гидрографическое снаряжение и 73 пассажиров.

На пути к Диксону в Карском море была оказана ледокольная помощь иностранному пароходу «Тендерн-Аббей», шедшему в Игарку, 1 августа, пополнив запасы угля, «Малыгин» ушел с Диксона дальше на восток. 4 августа ледокольный пароход прошел пролив Вилькицкого, попутно произведя гидрологический разрез и выгрузив на мысе Челюскин грузы.

10 августа «Малыгин» подошел к Ляховскому острову и высадил на берег топографическую партию. После этого были произведены гидрологические разрезы в проливе Санникова.

25 августа, для пополнения угольных запасов, «Малыгин» зашел в бухту Тикси и спустя пять дней вышел снова к мысу Медвежий для продолжения промерных галсов.

9 сентября «Малыгин» у острова Ляховского принял на борт береговые партии. Был сделан контрольный галс на протяжении шестидесяти миль, после чего судно направилось в Индигирку для высадки гидрографических партий и выгрузки снаряжения. Партия была также высажена на мысе Биллингса.

22—25 сентября экипаж «Малыгина» произвел последний промер в районе мыса Шмидта, а 12 октября пароход прибыл в Анадырь, откуда, после сдачи гидрографического снаряжения, снялся на Владивосток.

Таков краткий перечень тех работ, которые провели экипаж и гидрографическая экспедиция на борту «Малыгина», отлично завершившие ответственный арктический рейс.

Возвращение гидрографических и геологических экспедиций

В Ленинград вернулись участники ряда экспедиций.

Экспедиция на ледокольном пароходе «Садко» и судне «Мурманец» вела работы в северо-восточной части Карского моря на участке остров Диксон — архипелаг Норденшельда. Этот участок Севморпути является одним из труднейших, изобилует банками и рифами. Экспедиция собрала большой материал для составления новых навигационных карт и выполнила план своих работ на 106 процентов. На береговых работах были заняты астрономическая и две геологических партии.

Впервые, во время производства промеров, применялись радиодальномеры, изготовленные в мастерских Гидрографического Управления. Этот прибор позволил точно и быстро определять место корабля в открытом море, независимо от состояния погоды. К сожалению, приборы не были опробованы до выхода экспедиции в море и не были также снабжены запасными частями. Поэтому, они оказали сравнительно небольшую помощь в производстве работ.

Возвратившаяся в Ленинград зимовочная гидрографическая экспедиция на островах «Комсомольская Правда», несмотря на трудные условия работы, план выполнила на 128 процентов. Ледовые буры, которыми была снабжена экспедиция, оказались негодными. Однако гидрограф т. Колосков, пробивая лед пешнями, выполнил задание по промерам почти полностью и прекратил работы только в июне, когда лед покрылся метровым слоем воды.

На полярной станции не хватало угля и собачьего корма. Но благодаря энергии начальника экспедиции гидролога т. Воробьева, экспедиция работала бесперебойно. Моторист т. Пчелинцев изготовил механический самописец, переделал отопление жилого помещения и радиорубки с угольного на нефтяное.

Геолого-разведочную экспедицию, работавшую в районе реки Пясина в западной части Таймырского полуострова возглавлял молодой ученый, кандидат геологических наук т. Мутафи. На берегу реки экспедиция обследовала участок высококачественных каменных углей и установила промышленное значение Пясинского месторождения.

Экспедиция возглавляемая молодым геологом тов. Гантманом, обследовала месторождение бокхедов (пригодных для получения жидкого топлива) в Оленекском районе на севере Якутии. Экспедиция одновременно обнаружила наличие асфальтов, что свидетельствует о нефтеносности этого района. Обнаружены также жилы исландского шпата, применяемого в производстве оптических инструментов. Месторождения Оленекского района будут уточнены специальной экспедицией, которая направится туда летом в 1940 г.

Ветродвигатели на полярных станциях

В этом году на полярных станциях сдано в эксплоатацию свыше 15 новых ветродвигателей. При установке их, полярники ряда станций показали образцы ударного самоотверженного труда.

На мысе Беллингса полярники для установки ветряка подготовили в вечной мерзлоте два котлована глубиной в 2 м. Мелкая сыпучая галька и оттаявший верхний слой мерзлоты при взрывах засыпали котлован. Однако работы прошли успешно. Для заготовки бетона, вручную на расстоянии 200 м были перенесены 10 кубометров песка и гальки. В основание ветродвигателя уложили 12 кубометров бетона.

На острове Русском сооружение ветродвигателя также производилось силами коллектива станции. Из-за позднего рейса строители не были высажены. Несмотря на трудности работы в вечной мерзлоте, на частые метели, ветродвигатель «Д-5» был собран за 15 дней.

В бухте Тихой после выгрузки двигателя несколько дней бушевала снежная пурга. Ветер доходил до 25 метров в секунду. Это сильно затрудняло работу на открытом воздухе. Однако коллектив решил во что бы то ни стало к седьмому ноября собрать и пустить в эксплоатацию ветряк и дать станции дополнительную электроэнергию.

В первый же спокойный день весь коллектив станции вышел устанавливать ветряк. Зимовщики, сменяя один другого, вертели ручку лебедки. Ветряк медленно поднимался. Ветряк был благополучно водружен на все четыре ноги.

Третий год на острове Домашнем

Из-за тяжелых ледовых условий в прошедшую навигацию 1939 г. корабли не смогли подойти к острову Домашнему (Северная Земля). Небольшой коллектив полярников, во главе с молодым начальником тов. Харитоновичем, остался работать на острове третий год.

По сообщению тов. Харитоновича, коллектив станции успешно закончил подготовку к полярной ночи. Своими силами произведен ремонт и отепление помещения, переложены печи, уголь убран в сарай, из плавника заготовлен растопочный материал. Сделана новая линия электропроводки на лед и для освещения знака и места измерения температуры морской воды. Заготовлено мясо для питания людей, а также корм собакам, отремонтирован двигатель электросилового хозяйства станции.

В свободное время коллектив занимается самообразованием, изучением истории партии, чтением художественной литературы, регулярно слушает радио.

Соревнование поваров-полярников

По инициативе полярников мыса Шмидта началось соревнование поваров полярных станций.

Инициаторы соревнования — старший повар мыса Шмидта тов. Волков, повара тт. Истомин и Колташев обязались в течение зимы освоить изготовление из оленины — чайной, докторской и гамбургской колбас, а также колбасного хлебца. К Октябрьской годовщине они изготовили 500 кг колбас (для Анадыря 200 кг, Певека — 100, для экспедиции Дальстроя — 100, фактории на мысе Шмидта — 100).

Повара м. Шмидта обязались давать по радио консультации, передавать рецепты и советы по изготовлению колбасных изделий всем полярным станциям, а с появлением морского зверя (моржа, белухи и нерпы) добиться изготовления из них различных колбас, зельцев, паштетов, не уступающих по вкусовым качествам оленине.

Не допуская перерасхода нормы продуктов, повара м. Шмидта решили увеличить на 150% количество блюд сверх ассортимента, разработанного институтом общественного питания, давать ежемесячно не менее 20 разнообразных мясных блюд и 25 неповторяющихся вторых мучных блюд.

Для приготовления сладких блюд нужен желатин. Повара решили приготовить его из морского зверя. Они обязались также ежемесячно приготовлять не менее 15 сортов различных печений, тортов, пирожных, освоить изготовление бисквитов из сухого желтка и белка.

Повара м. Шмидта обязались обучить двух учеников из местного населения, выпустив их опытными кулинарами, и повысить квалификацию уборщицы тов. Перевезенцевой до повара первого разряда.

Успехи разведчиков в Усть-Порту

Нефтеизыскательская экспедиция, работающая в Усть-Порту, за последнее время добилась больших успехов.

В ходе соревнования перекрывается выдвинутая норма «бороться за 250 м проходки на станкомесяц».

Стахановская буровая № 9 (начальник тов. Нестеренко, сменные мастера тт. Мальчиков, Горбань, Трофименко, рабочие тов. Юрчак и др.) в течение одного месяца пробурила 300 м и закон-

чила свою скважину полностью за 33 дня. Таких темпов проходки раньше не знала ни одна экспедиция в Усть-Порту.

До последнего времени существовала теория о невозможности извлечь трубы из «вечной мерзлоты». Сотни метров труб оставались в скважинах и пропадали. Недавно буровая № 9 в течение полутора суток извлекла полностью трубы из скважин, разбив тем самым предельческую теорию.

В течение короткого времени в экспедиции выросли десятки стахановцев. В ходе соревнования буровая № 7 вырастила таких стахановцев, как сменный мастер тов. Шпигун, который добился проходки за смену 17,5 м.

Новая газета «Севморпуть»

24 октября вышел первый номер газеты «Севморпуть» — орган Парткома, Групкома и Комитета ВЛКСМ Главсевморпути. Выход в свет газеты — большое событие в жизни коллектива работников Севморпути.

Перед газетой «Севморпуть» стоит ответственная задача: помочь коллективу Главсевморпути, всем полярникам выполнить решение XVIII съезда партии о превращении Северного морского пути в нормально действующую водную магистраль, обеспечивающую планомерную связь с Дальним Востоком.

В статье, помещенной в этом номере, начальник Главсевморпути И. Д. Папанин пишет:

«Хочу пожелать, чтобы она была боевым партийным органом, чтобы на страницах газеты смело, остро и правдиво ставились вопросы, связанные с улучшением работы аппарата, чтобы каждый работник Севморпути находил в газете правильные ответы на поставленные им вопросы».

Сотрудники Главсевморпути с большим удовлетворением встретили свой новый печатный орган.

Лучшие люди вступают в ряды ВКП(б)

Недавно партбюро Арктического института приняло в кандидаты ВКП(б) ряд представителей молодой советской интеллигенции. Приняты в кандидаты ВКП(б) — бывший начальник полярной станции острова Рудольфа орденоносец т. Либин, руководитель сектора картографии, один из лучших агитаторов института т. Васильев, аспирант орденоносец т. Шпаковский и работник Горкома профсоюза Севморпути т. Гордон.

Парторганизация Пеледуйской судоверфи за январь — сентябрь возросла на 10 человек.

В ряды ВКП(б) приняты лучший стахановец верфи, награжденный значком «Почетный Полярник» т. Самов, учителя тт. Калашников и Михалев, радист т. Боложанин и др.

Ненцы и коми — рабочие Амдерминского рудника

В настоящее время в Амдерме работают 45 ненцев и коми. Четверо работают помощниками бурильщиков, 5 женщин — на сортировке плавика. Несколько человек готовятся к работе буровыми мастерами и шоферами. Яков Вокуев, работавший учеником в гараже, уже подготовлен к работе шофера. Петр Вокуев стал слесарем механической мастерской. Комсомолец Ноготысый хорошо освоил бурильный молоток. Кухонный рабочий Семен Гайбарей стал помощником повара. Комсомолец Хатанзейский третий год работает шофером. Председатель промыслового колхоза имени Выучейского Никита Вылко, раньше работавший в Амдерме, получил там специальность дизелиста.

Соревнование стахановцев пушного промысла

В Якутии среди охотников-стахановцев пушного промысла по почину знатного охотника Оленекского района Василия Николаевича Николаева и депутата Верховного Совета Якутской АССР знатного охотника Средне-Колымского района Спиридона Григорьевича Явловского широко развернулось соревнование охотников. Среди работников пушного промысла немало стахановцев, имена которых знает вся страна. Депутат Верховного Совета СССР — инструктор стахановских методов Н. В. Шемяков, передовые охотники Омолойского наслега Уст-Янского района — М. И. Барабанский, А. И. Болтунов, Н. И. Горохов, Н. С. Солдатов, передовой охотник Аллайховского района Н. Г. Щелканов и многие другие показывают пример того, как надо бороться за выполнение государственного плана пушных заготовок. Они внедряют новые методы пушного промысла, применяют искусственную подкормку зверя, жидкие приманки, распространяющие запах на далекое расстояние, готовят новые кадры стахановцев, повышают свою грамотность.

Однако за первые три квартала хозяйственного года план заготовки пушнины не выполнен, несмотря на удовлетворительный урожай песца. По торговой конторе «Новая Земля» план выполнен только на 22,5%, по Таймырской — на 47,7%, по Якутской — на 40,1%, по Чукотской — на 46,4%. Каче-

ство сдаваемой пушнины, особенно песца, попрежнему низкое. Плохо проводится первичная обработка песца. Высок процент отлова низкосортного зверя.

Начальник Главсевморпути тов. Папанин обратился с открытым письмом ко всем колхозникам-охотникам, стахановцам пушного промысла Новой Земли, Якутской АССР, Чукотского и Таймырского национальных округов.

Тов. Папанин в своем письме призывает охотников — промысловиков широко развернуть социалистическое соревнование, своевременно выйти на места лова, правильно расставить орудия лова и регулярно их проверять, добиваться высокой трудовой дисциплины в своих бригадах, решительно улучшить первичную обработку пушнины, ликвидировать брак.

Для создания нормальных условий труда непосредственно на месте охоты, руководство Главсевморпути дало распоряжение организовать развозную розничную торговлю продуктами питания, охотничьими боеприпасами и промтоварами. На местах охоты будет производиться также приемка пушнины.

300 тысяч рублей ассигновано на постройку охотничьих избушек, пушных складов и других сооружений, улучшающих пушно-промысловое хозяйство. 500 тысяч рублей выделено на проведение охотничьих мероприятий— подкорм песца, ремонт орудий лова, установка усовершенствованных пастей и т. д.

Руководство Главсевморпути выделило 60 премий для премирования лучших передовых охотничьих артелей, бригад и отдельных охотников-стахановцев.

Установлены: 10 премий по 1 000 рублей, 20 премий по 750 рублей и 30 премий по 500 рублей.

Для премирования передовых районов по пушным заготовкам и отдельных работников выделено 20 тысяч рублей.

Обращение т. Папанина опубликовано во всех местных газетах, в Якутии оно переведено на местный язык и издано отдельной листовкой.

Замечательный почин советских патриоток

Жены рабочих Мурманского завода Севморпути с огромным энтузиазмом откликнулись на призыв главы Советского правительства товарища Молотова помочь Красной Армии стахановским трудом.

Группа передовых патриоток решила пойти на производство, чтобы оказать помощь заводу, сократить насколько возможно срок ремонта судов.

Тов. Козлова пошла в литейный цех завода, решила овладеть специальностью шишильницы. Т. Гремилова поступила на завод ученицей фрезеровщицей механического цеха. Тт. Курочкина и Мартьянова пошли служить бойцами в вооруженную охрану завода.

В письме новых работниц завода, опубликованном в газете «Звезда Заполярья», они обязуются хорошо освоить новые специальности и бороться за почетное звание стахановцев.

Газета «Звезда Заполярья» посвятила специальную страницу и ряд статей показу опыта передовых работниц завода и строительства.

В деревообделочном цехе завода работает сейчас 16 женщин. Многие из них выполняют «мужскую работу» на станках, обслуживают циркулярную и ленточную пилы. Еще до великого почина женщин-патриоток нашей родины, начавших овладение новыми профессиями, подсобницы, работающие в деревообделочном цехе тт. Никитина, Рыжкова, Попова и Милькова, пошли работать на корабли шкрабщицами и выполняли норму на 140%.

На многих участках строительства, в частности, на доках, женщины с успехом заменяют мужчин. Слесарь т. Жукова, машинисты кранов-дерриков тт. Ремина и Климова, учетчица бурозаправочной мастерской т. Глазунова — не отстают от стахановцев. Стахановки тт. Климова и Ремина начали работать на дерриках сначала сигналистами. После упорного изучения механизмов, они овладели практикой эксплоатации, сумели заменить машинистов, ушедших со стройки.

В бурозаправочной мастерской второго участка больших успехов добилась молотобоец т. Смыкова. Раньше она работала буроносом, сейчас в совершенстве овладела специальностью молотобойца, нередко заменяет кузнеца. Она самостоятельно работает на станке «Лейнер» по крестообразной заправке буров для перфораторных молотков, перевыполняя нормы на 25—35%.

Гусеничные шасси для самолетов

Одобренное Управлением полярной авиации предложение «Гусеничные шасси для самолетов», конструкции изобретателя т. Чечубалина, включено в тематический план Бюро Изобретений.

Ответственность за реализацию предложения возложена на Управление полярной авиации и Бюро Изобретений.

Автор предложения тов. Чечубалин назначен руководителем работ по реализации своего предложения.

Опытные работы Нумгинской зональной оленеводческой станции

В Надымском районе (Ямало-Ненецкий округ) в поселке Нумги с 1932 г. работает зональная опытная оленеводческая станция Главсевморпути. В последние годы научные сотрудники станции успешно провели опыты по подкормке транспортных оленей рыбной мукой. Опыты прошли успешно. Рыбная мука давалась из расчета 200—300 грамм на оленя, причем в теплую погоду эту норму уменьшили, в очень теплые дни подкормка совсем не производилась. Мука давалась оленям вначале в торбах, а затем из кормушек.

Выполняя вдвое бо́льшую работу, транспортные олени, которых подкармливали мукой, к весне имели меньшие потери в живом весе.

На станции ведется интересная исследовательская работа по лечению микробруцеллеза и его разновидности — копытки.

За последнее время опыты подкормки оленей проводятся непосредственно в колхозных стадах. Кроме того Нумгинская станция приступила к опытным работам по искусственному созданию высоко-продуктивных пастбищ.

Шахматный турнир по радио Москва — Арктика

В честь XXII годовщины Великой Октябрьской Социалистической революции, редакция радиобюллетеня Политуправления Главсевморпути и Московская шахматно-шашечная секция организовали шахматный турнир по радио между мастерами и коллективами Москвы — с одной стороны и коллективами шахматистов полярных станций, экспедиций и портов Главсевморпути — с другой стороны.

Со стороны Москвы в турнире участвуют гроссмейстеры тт. Котов, Лилиенталь, чемпион Москвы тов. Белавенец, мастера СССР тт. Юдович и Панов, шахматные коллективы орденоносного общества «Спартак», спортивных обществ «Металлист», «Пламя», Московского завода имени Сталина, завода Шарикоподшипник имени Кагановича, Центрального Дома Пионеров, Дома работников искусств, Могиза.

Турнир начался с первого ноября. Московские шахматисты предоставили полярникам право первого хода — белыми.

Гроссмейстер Лилиенталь одновременно играет с 9 шахматистами полярной станции о. Диксон. Его противниками на 9 досках являются радиотехники. тт. Добронравов, Веремей, Гнедо, Иванов, Гирин, Гончаров, синоптики тт. Аристов, Шацилло и врач т. Кашин.

В Усть-Порту, в связи с турниром, организовано 2 шахматные команды по 10 человек. Они играют против гроссмейстера Котова и команды Центрального Дома Пионеров. Ответные ходы обсуждаются ежевечерне на собраниях команд. Ход партий освещается в местной газете.

Две шахматные команды Нордвикстроя играют против мастера т. Юдовича и команды завода Шарикоподшипник.

С чемпионом Москвы т. Белавенцем играет шахматный коллектив Амдермы, в котором участвуют лидеры междустанционных турниров Севморпути тт. Пронин и Сычев, шахматист пятой категории т. Назаров, любители тт. Рассадин, Крупин, Богословский и др.

ПОПРАВКА

В № 11 журнала «Советская Арктика» за 1939 г. в статье А. Марголина «Игарке 10 лет» обнаружена ошибка. На стр. 96, вторая колонка, 6 строка снизу напечатано: 19 200 тыс. т... — следует читать: 19 200 т. На 5 строке снизу напечатано: 177 800 тыс. т... — следует читать 177 800 т.

Художеств.-технич. редактор М. А. Перельман

Адрес редакции: Москва, Никитский бульв., д. 9. Тел. 2-43-86, 2-17-53.

Сдано в набор 31/X—25/XII 1939 г, Подписано к печати 27/I 1940 г. Бум. 70×108 см. 6¾ печ. л. 11½ авт. л. 120 000 тип. зн. в бум. л. Уполн. Мособлгорлита Б—1131. Зак. тип. 1375. Тираж 8000.

18-я типография треста «Полиграфкнига», Москва, Шубинский пер., 10

Советская Арктика

№ 12 • ДЕКАБРЬ • 1939

СОДЕРЖАНИЕ



ИЗДАТЕЛЬСТВО ГЛАВСЕВМОРПУТИ

ЛЕНИНГРАД, 1, ПРОСП. 25 ОКТЯБРЯ, д. № 7/9.

ОТКРЫТА ПОДПИСКА

на 1940 год

НА ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ ПОЛИТИКО-ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ

Советская Арктика

ОРГАН ГЛАВНОГО УПРАВЛЕНИЯ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ при СНК СССР И ПОЛИТУПРАВЛЕНИЯ ГЛАВСЕВМОРПУТИ

«СОВЕТСКАЯ АРКТИКА» освещает основные вопросы освоения Северного морского пути и превращения его в нормально действующую водную магистраль.

«СОВЕТСКАЯ АРКТИКА» освещает деятельность Главсевморпути на всех основных участках Арктики: морские, речные и воздушные сообщения; работа полярных станций; научно-исследовательская работа; освоение естественных богатств Крайнего Севера; хозяйственный и культурный подъем коренного населения Крайнего Севера, его участие в социалистическом строительстве.

«СОВЕТСКАЯ АРКТИКА» популяризирует опыт стахановцев Арктики, помещая их статьи в специальном отделе «Трибуна стахановца».

Журнал освещает партийную и комсомольскую жизнь Арктики.

«СОВЕТСКАЯ АРКТИКА» показывает роль русского народа в завоевании Арктики. Из номера в номер в журнале даются исторические статьи и очерки о русских путешественниках и исследователях Арктики.

В журнале публикуются художественные очерки и рассказы, отображающие жизнь новой, Советской Арктики, жизнь и работу ее передовых людей.

«СОВЕТСКАЯ АРКТИКА» помещает библиографические статьи на выходящую арктическую литературу в СССР и дает материалы из иностранной печати о работе в Арктике за границей.

Журнал рассчитан на работников всех учреждений и организаций Главсевморпути.

Моряки арктического флота, полярные пилоты, люди полярных станций, служащие управлений и отделов Главсевморпути, партийные и комсомольские работники обмениваются в журнале опытом своей работы.

В журнале найдут много интересного и массы читателей нашей страны, интересующиеся Советской Арктикой.

ПОДПИСНАЯ ПЛАТА НА ЖУРНАЛ:

на год (12 номеров) — 24 руб.
на полгода (6 номеров) — 12 руб.

Подписка принимается всюду на почте, почтальонами, организаторами подписки Союзпечати на предприятиях и в учреждениях, уполномоченными Издательства Главсевморпути.

Цена 2 руб.

